# SKRZYDŁA I MOTOR



**Nr 15** (251) ROK VI
8 – 14 KWIETNIA 1951
CENA 60 gr

# UCZCIMY 1 MAJA

Zbliża się 1 Maja — wielkie święto mas pracujących całego świata i święto narodu polskiego.

W dniu tym ludzie pracy na całej kuli ziemskiej, bez względu na kolor skóry i język jakim mówią — zamanifestują swoją wolę walki o pokój i lepsze jutro.

Nie chcemy więcej wojny, pragniemy pokoju! — oto słowa, które obiegają cały świat. Jesteśmy silni, potrafimy pokój wywalczyć! Jest nas osiemset milionów ludzi!

Imperialistom, którzy chcą wywołać nową wojnę, burzyć nasze miasta i wsie, zabijać naszych ojców, matki i braci, potrafimy się skutecznie przeciwstawić.

Gotowi jesteśmy uczynić wszystko, co w naszej mocy, by wraz z obrońcami pokoju na całym świecie, wraz z potężnym Związkiem Radzieckim, najwierniejszym i najsilniejszym strażnikiem pokoju pokrzyżować plany amerykańsko - hitlerowskich imperialistów.

Dzień 1 Maja lud pracujący Polski — uczci godnie nowym patriotycznym czynem dla przedterminowego wykonania naszego Planu Sześcioletniego, dla wzmożenia siły obozu pokoju.

Jako pierwsi rzucili hasło do Pierwszomajowego, socjalistycznego współzawodnictwa robotnicy Zakładów Przemysłowych Stowarzyszenia Mechaników w Pruszkowie. Wezwanie entuzjastycznie podjęły inne zakłady pracy w całej Polsce.

Płyną robociarskie zobowiązania zwiększenia produkcji, bojowe zobowiązania rębaczy z kopalni śląskich, hutników, robotników stoczniowych i fabrycznych.

Są one godną odpowiedzią dla podżegaczy i agresorów wojennych, burzycieli pokoju. Jest w nich głęboki patriotyzm i oddanie sprawie budowy socjalizmu, entuzjazm wolnych ludzi budujących radosną przyszłość swego narodu.

Hasło czynu 1-majowego odbiło się szerokim echem wśród ludzi lotnictwa. Członkowie Ligi Lotniczej wraz z całym narodem chcą zamanifestować wolę obrony pokoju i przyspieszenia budowy socjalizmu w Polsce.

Pierwsze zobowiązania Pierwszomajowe podejmują nasi koledzy ze Słupska. Zobowiązują się podnieść poziom wyszkolenia lotniczego, zwiększyć aktywność swojej pracy, wziąć udział w budowie szybowiska, zorganizować pokaz modeli latających podczas Tygodnia LL. Swoim zobowiązaniem pragną przyczynić się do wzmocnienia siły naszego ludowego lotnictwa.

Koledzy ze Słupska wzywają do podejmowania podobnych zobowiązań inne Koła LL.

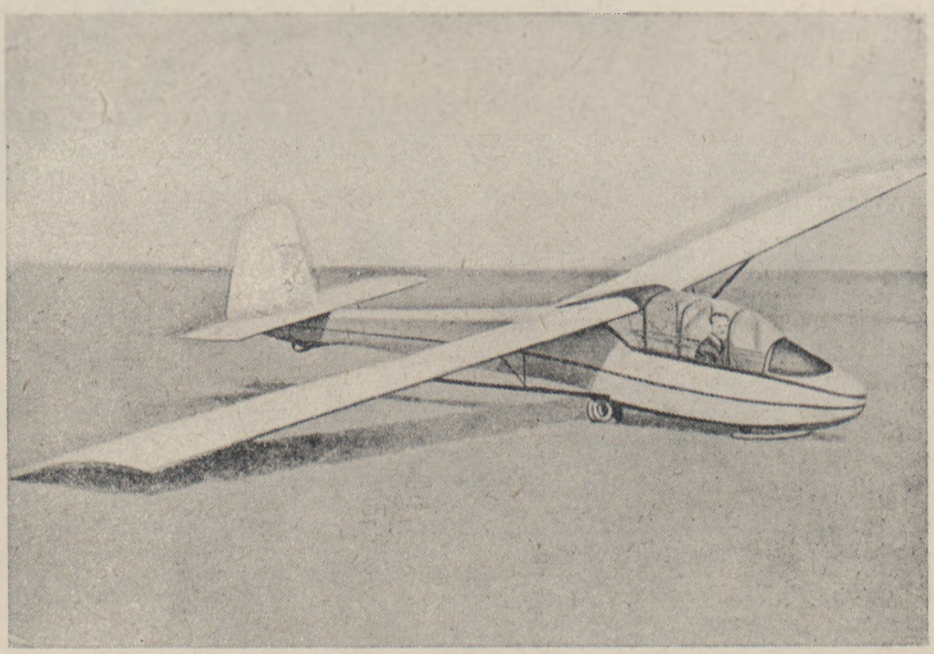
Wezwanie to nie pozostanie bez echa. Ramię w ramię wraz ze wszystkimi ludźmi pracy weźmiemy udział w zbiorowym wysiłku walki o zwycięskie wykonanie naszego Planu Sześcioletniego i godnie uczcimy wielkie międzynarodowe Święto Pracy!

## Z lotu ptaka



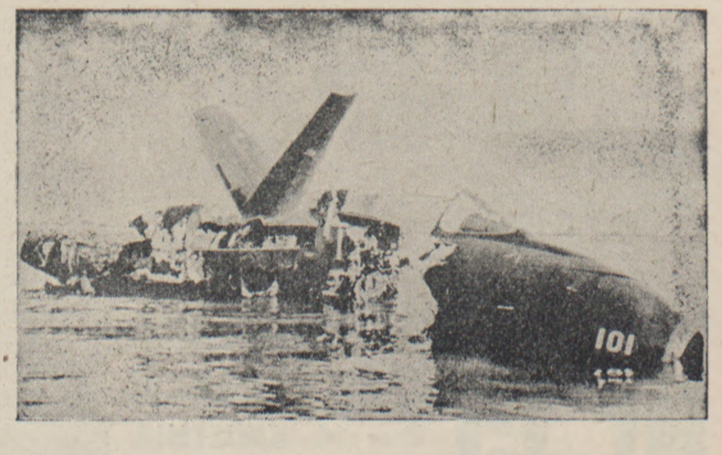
W dniach od 12 lutego do 15 marca br. odbywał się kurs doskonalący dla pilotów-instruktorów silnikowych LL. Kurs miał na celu podniesienie poziomu wyszkolenia teoretycznego i praktycznego naszej kadry instruktorskiej oraz ujednolicenie programów wyszkoleniowych. Uczestnicy kursu zapoznali się z przodującymi radzieckimi metodami szkolenia, co stało się gwarancją ich dobrego przygotowania do bieżącego sezonu lotniczego. Zdjęcie obok przedstawia uczestników kursu w czasie krótkiej przerwy w zajęciach.

Foto: LL



Szybownictwo bratniej Czechosłowacji wzbogaciło się ostatnio o nowy sprzęt w postaci szkolnego dwumiejscowego szybowca LF-109 — „Pionier". (Na zdjęciu u góry). Szybowiec przeszedł zwycięsko wszystkie próby wykazując doskonałe właściwości lotne. W chwili obecnej przystąpiono do produkcji seryjnej. Dane techniczne oraz rysunek tej ciekawej maszyny podamy w następnych numerach.

Szeroko reklamowane samoloty odrzutowe USA ulegają częstym katastrofom, na skutek wad konstrukcyjnych. Fabrykantów nie odstraszają te wypadki. Czym więcej się zniszczy, tym więcej będzie nowych zamówień. Życie ludzkie przy tym nie odgrywa żadnej roli. Na zdjęciu obok samolot Grumana „Panther", który rozpadł się na części (!!) krótko po starcie. Eksplodował silnik „General Electric".



STEFAN MATUSZEWSKI
Prezes Zarządu Głównego Ligi Przyjaciół Żołnierza

# LIGA LOTNICZA WOBEC POWAŻNYCH ZADAŃ

Liga Lotnicza, zreorganizowana w ubiegłym roku, rozwinęła szeroką działalność propagandową i szkoleniową. Uruchomione zostały liczne koła zwłaszcza młodzieżowe i należy spodziewać się, że coraz więcej osób będzie brało udział w realizacji zadań z dziedziny lotnictwa.

Prezydent Bolesław Bierut w swym przemówieniu na 6 Plenum KC PZPR, mówiąc o zadaniach narodu polskiego w walce o pokój i plan sześcioletni, rozwinął szeroko zagadnienia frontu narodowego i poczucie szlachetnej dumy z historycznych osiągnięć narodu polskiego.

„Mamy wiele powodów do dumy narodowej z naszych historycznych osiągnięć. Powinniśmy umieć wydobyć z mroków historii — powiedział Prezydent Bierut — wiele z tych osiągnięć i wiele postaci, na których talentach, ofiarnych wysiłkach, poświęceniu, bohaterstwie sami winniśmy się uczyć i uczyć naszą młodzież, ponieważ dawne klasy panujące nie pokazywały najczęściej narodowi tego, co najbardziej było w nim cenne, wartościowe, postępowe i twórcze.

Ale mamy też pełne podstawy do dumy z dzisiejszych przemian, czynów i osiągnięć, w których uczestniczą coraz większe masy ludu polskiego, wzmacniając i podnosząc wzwyż siły oraz wartości materialne i duchowe naszego narodu, tworząc nowe talenty i nowych bohaterów, najlepszych synów i patriotów naszej Ojczyzny Ludowej".

Działalność wszystkich masowych organizacji społecznych, a więc i Ligi Lotniczej ich rola wśród społeczeństwa polskiego polega na tym, aby wzmacniać właśnie i podnosić wzwyż wartości materialne i moralne narodu, aby dać możność powstawaniu nowych talentów, aby w nauce, w pracy i walce powstawali nowi bohaterowie Polski dziś Ludowej jutro Socjalistycznej.

## 1. Osiągnięcia Ligi

W walce o budownictwo podstaw socjalizmu w Polsce, rośnie nieprzerwanie aktywność organizacji masowych, rośnie aktywność członków Ligi Lotniczej.

Śledzę nieprzerwanie za działalnością Ligi, za działalnością, której fragmenty pokazywane są w czasopismach „Skrzydlata Polska" oraz „Skrzydła i Motor". Widzę coraz więcej rozentuzjazmowanych twarzy dzieci i młodzieży, rwących się do szkolenia w dziedzinie lotnictwa, modelarstwa, rwących się do treningu. Macie już wspaniałe przykłady młodych modelarzy, lotników, spadochroniarzy pokazanych częściowo w filmie „Start", a których coraz więcej trzeba pokazywać społeczeństwu przy pomocy Waszych wydawnictw, radia oraz prasy codziennej.

W Warszawie, w Nowej Hucie, na Śląsku i w Łodzi, na Białostoczyźnie i w Kieleckiem, we Wrocławiu i w Gdańsku — na fabrykach i w szkołach, członkowie Ligi Lotniczej, członkowie Ligi Przyjaciół Żołnierza jak również innych masowych organizacji — występują jako inicjatorzy i rzecznicy nowatorstwa podwyższenia wydajności pracy bądź polepszenia sprawowania i wyników w nauce.

Te wielkie zadania są wykonywane oczywiście przez tych członków, którzy mają bardziej rozwinięte poczucie dumy narodowej ze wspaniałej postępowej przeszłości Polski, którzy szczycą się tradycją Kopernika, Kościuszki, Jarosława Dąbrowskiego, Feliksa Dzierżyńskiego, którzy mają poczucie dumy z dzisiejszych przemian i osiągnięć, którzy dążą do tego, aby przemiany i osiągnięcia w Polsce Ludowej były jak najszybsze i jak największe.

## 2. Kilka uwag krytycznych.

W wysiłkach o nowe osiągnięcia i sukcesy pomagają członkom, rzecz jasna — Koła Ligi.

I tu pragnę przejść do wskazania kilku krytycznych uwag.

Są Koła dobrze zorganizowane, wartościowe pod względem ideologicznym i szkoleniowym; odbywają się w nich regularnie zebrania organizacyjne dla omówienia spraw związanych z bieżącymi zadaniami Ligi.

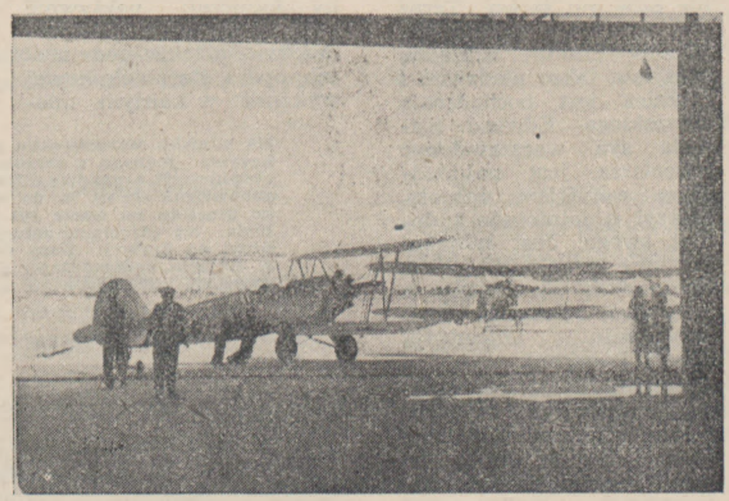


Foto: LL

Przechodzące zebrania walne w tych kołach dały możność zaaktywizowania się szerszym rzeszom amatorów w dziedzinie lotnictwa. Tym nie mniej, uogólniając , praca kół nie jest jeszcze zadawalająca. Zebrania w wielu okręgach odbywają się nieregularnie, bez dostatecznego przygotowania, przechodzą na niskim poziomie ideologicznym, bez uwzględnienia istniejącego zaostrzenia się walki klasowej w kraju i zagranicą.

W codziennej pracy daje się często członkom polecenia niesprecyzowane, nie kontroluje się ich wykonania, a są wypadki, że w ogóle nie daje się poleceń i członek koła, poza ogólnymi informacjami, opłacaniem składek, nie zawsze wie, co należy do jego obowiązków. Mało rozmawia się z nim na temat jego praktycznej działalności. Dobrze byłoby, aby tyg. „Skrzydła i Motor" pokazywał aktywne koła i dzielnych członków Ligi, ale aby nie wstydził się również pokazać koła istniejące na papierze, dla statystyki, różnego rodzaju obiboków, warchołów ligowych, którzy nie przyczyniają się do rozwoju organizacji, a stają się przedmiotem wpływu a nieraz i działalności wroga w szeregach Ligi.

## 3. Najważniejsze zadania.

Do najważniejszych zadań Ligi należy zaktywizowanie kół.

Sztuka kierowania kołami Ligi polega na tym, aby wciągnąć do pracy szerokie rzesze społeczeństwa starszego a zwłaszcza młodzieży, dawać konkretne zadania do spełnienia, kontrolować ich wykonanie, nawiązać jak najściślejszą więź z kołami LPŻ, Ligi Morskiej, z Powszechną Organizacją „Służba Polsce". Im te polecenia będą konkretniejsze, im ściślejsza będzie więź z pokrewnymi organizacjami, tym większe będą wyniki pracy, tym bardziej sprecyzowane funkcje kół, jako kółek zainteresowań i tym większa efektywność w realizacji zadań ogólnych w dziedzinie obronności kraju, w dziedzinie wspólnej dla: Ligi Lotniczej, Ligi Przyjaciół Żołnierza, Ligi Morskiej i S. P.

Codzienna walka o wykonanie powierzonych zadań — powinna stać się sprawą honoru każdego członka Ligi. Wciągając wszystkich członków i sympatyków w wir zajęć organizacyjnych, szkoleniowych i propagandowych, rozwijając inicjatywę, samodzielność i nowatorstwo — Liga jeszcze bardziej włączy się do realizacji zadań postawionych przed organizacjami masowymi w tworzeniu i umacnianiu frontu narodowego, w walce o pokój i plan sześcioletni.

Wydanie 250-tego numeru tygodnika „Skrzydła i Motor" daje powód do uogólnień pracy Ligi Lotniczej, daje okazję do złożenia życzeń, aby w dalszym ciągu, na wyższym jeszcze poziomie, Liga Lotnicza i jej wydawnictwa służyły z honorem sprawie obrony kraju, sprawie budownictwa fundamentów socjalizmu w Polsce.

# START ZMP-owców „LOTU"

Czy wiecie co oznacza skrót PLL „Lot"?

— Oczywiście — odpowiecie — PLL „Lot" to znaczy po prostu Polskie Linie Lotnicze „Lot"!

Widujemy codziennie przelatujące samoloty „Lotu", zwróciliśmy także uwagę na błękitne autobusy dowożące pasażerów na lotnisko. Niejednokrotnie marzyliśmy o znalezieniu się w ich wnętrzu, o locie ponad miastami, wsiami i szachownicami pól...

Myśli o PLL „Lot" kojarzą nam się ze wspaniałymi lśniącymi maszynami i egzotycznymi nazwami miast, do których docierają nasze samoloty komunikacyjne. Czy jednak zastanawialiście się czyje to ręce, pewnie dzierżąc drążek sterowy, kierują maszynami „Lotu"? Co wiemy o ludziach „Lotu"?

Wiele czytaliśmy już w prasie codziennej o pracy pilotów i mechaników z Polskich Linii Lotniczych „Lot". Ostatnio dowiedzieliśmy się o powstaniu w „Locie" młodzieżowej brygady, obsługującej jeden z samolotów komunikacyjnych.

Dzisiaj pomówimy o tym wydarzeniu. Zapoznamy się bliżej z ZMP-owcami z brygady młodzieżowej.

* * *

Lotnisko w marcu nie jest miejscem odpowiednim do spacerów. Wprawdzie słońce, zjawisko dość rzadkie w tym dżdżystym miesiącu stara się wywołać złudzenie wiosny, to jednak jest zimno. Wieje porywisty wiatr. Naga płaszczyzna pola startowego jest wspaniałym polem dla jego popisów.

Obserwując ruch na lotnisku widzimy lądujące w kilkunastominutowych odstępach czasu samoloty. Zbliżają się z różnych stron, robią rundę i podchodzą do lądowania. Cichnie ryk silników, potężna maszyna zniża się ku pasowi startowemu i ostrożnie jakby z obawą dotyka kołami ziemi. Samolot toczy się jeszcze, wykręca powoli i kołuje w kierunku portu. Wreszcie szum silników ustał. W powietrzu następuje dzwoniąca w uszach cisza. Z otwartych drzwi samolotu wysiadają pasażerowie.

Spoglądamy na zegarek — 9. 55. Za pięć minut wyląduje oczekiwana przez nas maszyna, której obsługę stanowi brygada ZMP-owska. Na horyzoncie pojawia się rosnący z każdą chwilą ciemny punkt. Po chwili maszyna wylądowała. Na jej srebrzystym kadłubie widnieje ZMP-owski znaczek. Jest godzina 10. Punktualność przylotu — wzorowa. Po wyjściu pasażerów w drzwiach samolotu ukazują się uśmiechnięte twarze załogi.

Kapitan, pilot Stanisław Surowiec przedstawia nam swych kolegów: drugiego pilota Edwarda Kamelę, radiooperatora Zdzisława Wąsa i mechanika pokładowego Feliksa Skurczyńskiego. Stanisław Surowiec jest synem chłopa. Lata już od 1945 r, a w lotnictwie komunikacyjnym od 1950 r. Trudne życie syna wiejskiego biedniaka wycisnęło na nim swe piętno. Nauka nie szła mu łatwo. Teraz jest jednym z najlepszych pilotów „Lotu". Zdzisław Wąs lata także niedawno i również jest pochodzenia chłopskiego. Edward Kamela syn warszawskiego robociarza jest najmłodszym członkiem zespołu. Marzył o lotnictwie i dopiął swego. Jest pilotem! Wszyscy ci młodzi ludzie, to narybek wyszkolony w PLL „Lot". Przyszli tu po ukończeniu Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Pytamy o historię powstania brygady.

Myśl utworzenia młodzieżowego zespołu latającego powstała dość dawno. Członkowie Podstawowej Organizacji Partyjnej rozpatrywali długo wszystkie za i przeciw. Wymieniano nazwiska ludzi obserwowano ich zachowanie w powietrzu, poziom wiadomości teoretycznych i praktycznych, stopień uświadomienia politycznego, brano pod uwagę dziesiątki innych względów. W brygadzie musieli znaleźć się najlepsi ludzie „Lotu", twardzi i wypróbowani. Ludzie którzy by nie zawiedli pokładanego w nich zaufania.

Wreszcie decyzja zapadła. Na uroczystym zebraniu wyborczym organizacji partyjnej PZPR przy PLL „Lot" zostało złożone następujące zobowiązanie:

„Rozumiejąc i doceniając w pełni politykę Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i Rządu oraz znaczenie naszego budownictwa socjalistycznego w dziele umocnienia niepodległości naszej Ojczyzny, wzrostu dobrobytu mas pracujących i wzmocnienia ogólnonarodowego frontu pokoju, postanawiamy: poprzez sumienne wykonywanie swej pracy, stałe podnoszenie poziomu politycznego, ideologicznego i wiedzy fachowej przyczynić się do mobilizacji twórczych sił dla realizacji Planu 6-letniego, który stanowi wkład Polski w światowym froncie walki o pokój.

W dniu 19 marca 1951 roku, w ósmą rocznicę bohaterskiej śmierci koleżanki Hanki Sawickiej, nieugiętej bojowniczki w szeregach ZWM, którego tradycje nam ZMP-owcom są szczególnie bliskie, zobowiązujemy się:

Wykonać każde powierzone nam zadanie z pełną dokładnością i sumiennością; stale podnosić swój poziom ideologiczny, pogłębiać wiedzę fachową; podnosić poziom dyscypliny lotniczej; uaktywnić swój udział we współzawodnictwie, a także podejmując apel Korabielnikowej wykonać w każdym miesiącu lot 500-kilometrowy na zaoszczędzonym paliwie.

Zobowiązaniami tymi odpowiadamy anglo - amerykańskim imperialistom, usiłującym rozpętać nową pożogę wojenną i narzucić wolnym narodom niewolę. W naszej pracy będziemy brać przykład i wzór z twórczej pracy narodów kraju socjalizmu ZSRR i jego bohaterskiej młodzieży Komsomołu.

Surowiec Stanisław, Kamela Edward, Wąs Zdzisław, Skurczyński Feliks".

Proste słowa zobowiązania głęboko zapadły w umysły pracowników „Lotu" odprowadzających ZMPowców do maszyny.

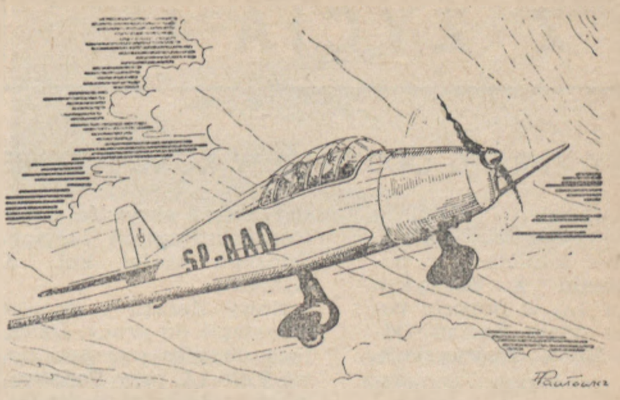
Od tego momentu w „Locie" zaczyna się nowy etap pracy. Praca ta nosi na sobie radosne piętno — piętno młodzieżowego entuzjazmu. Brygada nie zawiedzie. Jej członkowie to robociarscy i chłopscy synowie. Będą wysoko dzierżyć sztandar swej ZMP-owskiej organizacji.

**ANDRZEJ RAYZACHER**

**Na lotnisku warszawskim odbyła się uroczystość przekazania jednego z samolotów komunikacyjnych do eksploatacji brygadzie ZMP-owskiej. Piloci ZMP-owcy zobowiązali się m. in. do wykonania co miesiąc jednego przelotu na trasie 500 km na zaoszczędzonym paliwie. Na zdjęciu u dołu widzimy członków brygady. Stoją od prawej: I-szy pil. St. Surowiec, II-gi pil. E. Kamela, radiooperator Z. Wąs oraz mechanik pokładowy F. Skurczyński.**



# MINISTER OBRONY NARODOWEJ
## DO PILOTÓW
## ZMP-owskiego AEROKLUBU
## LIGI LOTNICZEJ W KRAKOWIE



*Z okazji 33 rocznicy powstania Proletariackiej Armii Czerwonej, Armii wolności i pokoju, członkowie Związku Młodzieży Polskiej — piloci Krakowskiego Aeroklubu LL postanowili utworzyć pierwszy w Polsce Aeroklub ZMP-owski (pisaliśmy o tym w 13 numerze SiM-u).*

*Realizując swoje zobowiązania piloci Krakowa przesłali w dniu 4 marca br. na ręce Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego meldunek, w którym przyrzekają wytężyć wszystkie swoje siły w kierunku zdobywania coraz wyższej świadomości politycznej i podnoszenia kwalifikacji lotniczych, realizując hasło towarzysza Józefa Stalina: „Latać wyżej, szybciej i lepiej od innych".*

*Marszałek Rokossowski odpowiedział pilotom — ZMP-owcom serdecznym listem. Przytaczamy jego treść:*

„Aeroklub Związku Młodzieży Polskiej

K r a k ó w

Serdecznie dziękuję za szczere uczucia wyrażone w meldunku z okazji utworzenia Krakowskiego Aeroklubu Związku Młodzieży Polskiej.

Zakładając aeroklub w dniu 33 rocznicy bohaterskiej Armii Radzieckiej, daliście wyraz umiłowania i przywiązania do Armii — wyzwolicielki narodów, której bohaterów-lotników winniście stawiać jako wzór w codziennej pracy nad zdobywaniem teoretycznych i praktycznych kwalifikacji lotniczych.

Życzę członkom nowozorganizowanego aeroklubu osiągnięcia jak najlepszych wyników w pracy szkoleniowej i propagowaniu lotnictwa wśród szerokich mas społeczeństwa, aby nasze ludowe lotnictwo stało się potężną siłą w służbie narodu i jego socjalistycznym budownictwie.

Realizując zadania stawiane przed wami przez Ligę Lotniczą, podnosząc swoją świadomość polityczną, razem z klasą robotniczą walczycie o pokojowe jutro naszej ojczyzny, wzmacniacie jej obronność i wnosicie wkład w dzieło utrwalenia pokoju na całym świecie.

Minister Obrony Narodowej
*(—) Konstanty Rokossowski*
Marszałek Polski

*Piloci ZMP-owcy Krakowskiego ALL, wzorując się na doświadczeniach bratnich aeroklubów komsomolskich, wzięli na siebie wielkie i odpowiedzialne zadanie wychowania nowych kadr polskich lotników, świadomych i wartościowych obywateli naszej Ludowej Ojczyzny.*

*Skierowane do nich słowa Ministra Obrony Narodowej winny stać się wytyczną dla wszystkich pilotów Ligi Lotniczej. Pamiętajcie, piloci:*

**„REALIZUJĄC ZADANIA, STAWIANE PRZED WAMI PRZEZ LIGĘ LOTNICZĄ, PODNOSZĄC SWOJĄ ŚWIADOMOŚĆ POLITYCZNĄ — RAZEM Z KLASĄ ROBOTNICZĄ WALCZYCIE O POKOJOWE JUTRO NASZEJ OJCZYZNY, WZMACNIACIE JEJ OBRONNOŚĆ I WNOSICIE WKŁAD W DZIEŁO UTRWALENIA POKOJU NA CAŁYM ŚWIECIE!"**

## AKTYW KIELECKIEGO OKRĘGU LL OMAWIA NIEDOCIĄGNIĘCIA W PRACY

Aktyw Ligi lotniczej kieleckiego Okręgu LL na zebraniach wyborczych szeroko omawia osiągnięcia i niedociągnięcia organizacji w pierwszym roku planu 6-letniego.

Oceniając sytuację w naszych kołach LL, dochodzimy do przekonania, że mimo dużego wkładu pracy jaki włożyliśmy w realizację planów, popełniliśmy szereg błędów, które winniśmy natychmiast usunąć. Na pozór wydawało się, że nasza praca idzie dobrze i wszystko jest w porządku. Niestety, widzimy obecnie, że tak nie było.

Mówiąc o kołach szkolnych które niewątpliwie pracowały najlepiej na naszym terenie, trzeba stwierdzić, że aktyw nasz nie umiał odpowiednio zainteresować swoją pracą aktywistów ZMP. Mówiliśmy, że chcemy od ZMP pomocy, ale nie mówiliśmy o naszych konkretnych potrzebach. Zarządy kół szkolnych nie prowadziły stałej akcji propagandowej na zewnątrz. Występowały oficjalnie jedynie podczas Tygodnia LL i święta lotnictwa. Taka zamknięta praca koła nie spełnia swojego zadania, nie propagując lotnictwa wśród szerokich mas społeczeństwa.

Chcąc mieć szeroki aktyw lotniczy, należy go wyłonić, stworzyć i następnie odpowiednio wychować. Trzeba zainteresować młodzież, wciągnąć ją do pracy Ligi Lotniczej, zbliżyć do lotnictwa. Organizować szkolenie ogólno-lotnicze, popularyzować lotniczą prasę, urządzać częste pokazy modelarskie.

Poważne są braki w pracy kół robotniczych.

Nasz robotniczy aktyw jeszcze nie zdołał szerokim masom robotniczym wytłumaczyć, że każdy chętny robotnik może wziąć czynny udział w pracy lotniczej. Należy zbliżyć robotników do lotnictwa, zainteresować ich jego zagadnieniami.

Poważnym niedociągnięciem Zarządów Kół LL jest nieumiejętność stawiania konkretnych zadań przed członkami. Mówimy, że członkowie nasi powinni pracować, ale nie mówimy na czym ta praca ma polegać.

Zarządy kół narzekają na nawał pracy. I słusznie, bo jest jej dużo. Musimy usunąć dotychczasowe niedociągnięcia. Wszyscy, tylko kolektywną pracą możemy wykonać stawiane przed nami zadania.

**RYSZARD NIEWADZIŁ**
Kielce

# Z ŻYCIA LL

## NOWY ZARZĄD ODDZIAŁU W KOŚCIERZYNIE

W ubiegłym miesiącu staraniem miejscowych miłośników lotnictwa w porozumieniu z Zarządem Okręgu LL w Sopocie powołano nowy Zarząd Oddziału LL w Kościerzynie.

Na pierwszym walnym zebraniu wyborczym w obecności delegata Zarządu Okręgu LL ob. Kalinowskiego wybrano nowy Zarząd Oddziału, w skład którego weszli aktywiści ZMP. Przewodniczącym Zarządu Oddziału został kol. J. Rymsza.

Nowy Zarząd z miejsca przystąpił do pracy. Dzięki jego staraniu powstało nowe Koło LL przy Państwowym Liceum Ogólnokształcącym w Kościerzynie, a także modelarnia lotnicza.

Koresp.
**STANISŁAW LUBIŃSKI**
Kościerzyno

Foto: Konieczko (2)
Inowrocław



## ZOBOWIĄZANIA MODELARZY Z ŻYRARDOWA

W modelarni Nr 12 w Żyrardowie powstał zespół 6-ciolatki Małego Lotnictwa w składzie:

Jerzy Sochański, Stefan Adamczyk, Bohdan Obłąkański, Włodzimierz Mierzanowski, Józef Parypiński i Wacław Bielicki. Zespół powziął zobowiązanie wykonania następujących prac: wykonać 15 modeli różnych kategorii, zorganizować pokazy modeli latających, wystawę modelarską, urządzić na terenie miasta stałe stoisko propagandowe L. L., wygłosić 12 pogadanek na tematy lotnicze, nawiązać kontakt z



modelarzami ZSRR i wziąć udział w eliminacyjnych zawodach modelarskich.

## KONKURS GAZETEK ŚCIENNYCH LL

**Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Krakowie, ul. 1 Maja 6, ogłasza konkurs gazetek ściennych na temat: „Lotnictwo Ludowe w służbie pokoju".**

**Warunki konkursu są następujące: 1) w konkursie mogą wziąć udział wszyscy członkowie Ligi Lotniczej, ZMP, ZHP itp. organizacji; 2) gazetka powinna odpowiadać wyżej podanemu tematowi; 3) format i opracowanie gazetki są dowolne; 4) gotowe gazetki należy zgłaszać w Zarządach Oddziałów Powiatowych i Miejskich Ligi Lotniczej do dnia 10 kwietnia 1951 roku; 5) do gazetek należy dołączyć nazwiska opracowujących z wyszczególnieniem wieku, przynależności organizacyjnej i zawodowej komitetów redagujących gazetki konkursowe; 6) wyeliminowane gazetki w Oddziałach Powiatowych należy przesłać do dnia 24-go kwietnia 1951 roku do Zarządu Okręgu LL.**

**Wyróżniające się zespoły redakcyjne gazetek otrzymają cenne nagrody.**

**Należy zaznaczyć, że podobne konkursy organizowane będą przez wszystkie Okręgi Ligi Lotniczej.**

# WYNIKI KONKURSU „REDAGUJEMY WSPÓLNIE"

Pod takim tytułem zamieściliśmy w numerze 3 (239) naszego tygodnika pierwszy konkurs na najlepszą główkę okładki.

Ogłosiliśmy konkurs, wydrukowaliśmy w SiM-ie specjalne kupony no i teraz nastąpiło oczekiwanie na wyniki.

Wielu Czytelników słusznie zauważyło, że redakcja nie podała terminu nadsyłania ocen.

Nie podaliśmy terminu celowo, aby dać możność wszystkim Czytelnikom wzięcia udziału w konkursie — we wspólnym redagowaniu SiM-u.

Jak zapowiedzieliśmy we wspomnianym wyżej numerze, podawaliśmy kolejno różne rodzaje główek (winiet) okładkowych, wykorzystując różne rozwiązania graficzne. Jedne projekty były lepsze, inne gorsze — oczekiwaliśmy jednak Waszej, Czytelnicy, decyzji.

Odpowiedzi na konkurs napływały z początku w niewielkiej ilości, następnie jednak zaczęły przychodzić prawie codziennie.

Liczyliśmy kupony, zbieraliśmy wszystkie oceny niedostateczne i dostateczne, katalogując je, skrzętnie zapisując wyniki, aby następnie przystąpić do wyciągania wniosków.

Oceny naszych Czytelników za pierwsze cztery okładki SiM-u były w 60% niedostateczne. Aż przyszedł numer 5 (241). Już w następnym tygodniu redakcja została dosłownie zasypana licznymi wypowiedziami, często nawet nie w ramach konkursu.

Z pierwszych, wstępnych obliczeń udało nam się stwierdzić, że główka w numerze 5 i jej układ graficzny zyskały największe uznanie naszych Czytelników.

Jeszcze nie byliśmy pewni, jeszcze oczekiwaliśmy większej ilości wypowiedzi. W międzyczasie zmieniliśmy nawet w numerze 7 (243) główkę, ale to już niewiele pomogło.

Najlepsze oceny otrzymywał stale typ główki podany w numerze 5.

Nie rozwiązując jeszcze oficjalnie konkursu, a mając podstawę do stwierdzenia, że właśnie tę główkę większość wybrała — nie zmienialiśmy już od tego czasu winiety i układu pierwszej, okładkowej strony. Układ jej został wybrany większością głosów, a to przecież obowiązuje.

Z chwilą gdy ilość wypowiedzi uznaliśmy za wystarczającą, nadszedł dzień losowania nagród. Odbyło się ono uroczyście w obecności całego zespołu redakcyjnego. Oto wyniki i lista nagrodzonych:

I nagroda — **Rozwadowski Jacek** — Katowice, 1 Bp. Lisieckiego 26 m. 3 — „W służbie ojczyzny" Kożeduba

II nagroda — **Grzesiński Jan** — Szkoła Podstawowa w Suchej, p-ta Pionki, pow. Kozienice, woj. Kielce — roczna prenumerata SiM-u.

II nagroda — **Kamiński Waldemar** — wieś Ojerzyce 17, pow. i p-ta Świebodzin, woj. Zielona Góra — „Modele latające" Miklaszewskiego

III nagroda — **Kosiński Tadeusz** — Państw. Gimn. i Lic. Mech. w Dębicy, ul. Rzeszowska 112, woj. Rzeszów — „Samoloty w walce" Wołkowa

IV nagroda — **Kruk Wiesław** — Warszawa - Praga, ul. Wileńska 29 m. 22 — „Na zwycięskim szlaku" Koniecznego

V nagroda — **Olszewski Leszek** — Grytów Śl., ul. Partyzantów 7, pow. Lwówek, woj. Wrocław— „Na zwycięskim szlaku" Koniecznego

VI nagroda — **Krymski Janusz** — Zabrze, ul. ks. Pośpiecha 13 m. 6 — „Na zwycięskim szlaku" Koniecznego

VII nagroda — **Materka Andrzej** — Warszawa, ul. Osiecka 59 m. 6 — „Szkoła małego lotnictwa" Elszteina

VIII nagroda — **Strzyż Krzysztof** — Bodonia k. Warszawy, ul. Kowalska 16 — „Szkoła małego lotnictwa" Elszteina

IX nagroda — **Grabelny Henryk** — Bydgoszcz, ul. Pijarów 24 m. 3 — „Szkoła małego lotnictwa" Elszteina.

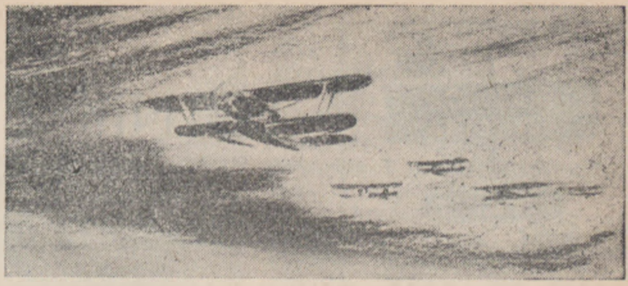
X nagroda — **Kurowski Kazimierz** — Chojnice, ul. Idańska 20 — półroczna prenumerata SiM-u

XI nagroda — **Zachorski Lech** — Końskie, ul. 1-go Maja 5 — „Meteorologia lotnicza" Parczewskiego.

Z prawdziwą radością odnotowujemy fakt, że w tym konkursie SiM-u zaznaczył się olbrzymi udział naszych Czytelników z prowincji (90%). Stosunkowo mało wypowiedzi nadeszło z dużych miast i miasteczek.

Wypowiedzi te świadczą dobitnie, że SiM dotarł na wieś, że młodzież wiejska czyta SiM i pragnie jak najściślej ze swoim lotniczym pismem współpracować. Nagrody, które zostały rozlosowane poszły w dobre ręce. Niech książki te służą wszystkim zwycięzcom do jeszcze lepszego zaznajomienia się z lotnictwem!

# W IMIENIU SŁUŻBY DZIĘKUJĘ!



Już od dawna krążyły wśród pilotów pogłoski o mającym nastąpić „wielkim wylocie". Wiadomości te podawane z ust do ust nie potwierdzały jednak czynniki oficjalne.

W normalnych warunkach wiadomości takie specjalnie nikogo nie obchodziłyby zbytnio. Zwyczajnie, polecieliby piloci bez większych wrażeń, tak jak tylokrotnie latali na różne zadania. Trasa coprawda była długa i ciekawa, lecz wyloty na bliższe obiekty dawały często więcej emocji.

Sprawa w obecnej chwili miała zupełnie inny charakter. Lotów od dłuższego czasu już nie było. Pogoda, kapryśna pani naszego klimatu, nie pozwoliła nawet marzyć o lataniu. Zawieje w nocy, deszcze w dzień dawały w rezultacie nowe jeziora na lotnisku uniemożliwiając starty. Zresztą sprzęt po intensywnej eksploatacji musiano także doprowadzić do porządku. Mechanicy dokonywali gruntownych przeglądów, patrosząc wnętrzności spracowanych silników.

Piloci nie pozostawali w tyle. Podczas szkolenia teoretycznego wyjaśniali i roztrząsali wszelkie sprawy związane z lotnictwem i zagadnieniami międzynarodowymi.

Toteż wiadomość o „Wielkim wylocie" nie dawała spokoju. Znaczyło to bowiem, że grupa wybrańców poleci bez względu na to, że normalny start jeszcze długo nie będzie rozwijany.

Nadszedł wreszcie dzień, kiedy otrzymano rozkaz, że — „polecą te maszyny, odprowadzą je ci piloci". Dla przypomnienia „wybrańcy losu" odbyli parę lotów. Okazało się, iż żaden z nich nie odczuł nawet przerwy zimowej w lataniu. Loty próbne okazały się zwykłą formalnością. Od tej chwili byli gotowi do wykonania zadania.

Jeszcze ostatnie formalności i start!

„Nie"... Tu właśnie pogoda powiedziała swoje zdanie.

Gęsty śnieg, jakiego przez całą zimę nie było, pokrył pole wzlotów tworząc zaspy. Komunikaty meteo głosiły o pułapie od 0 do 50 m, granicy oblodzenia 100 m, widzialności do 500 m. W takich warunkach lot dużego zespołu nie mógł się odbyć.

Wreszcie w szóstym dniu ostrego pogotowia został ogłoszony start. Odprawa pilotów trwała krótko: „...w razie pogorszenia się warunków meteo kontynuować lot do pułapu 100 m. Przy dalszym duszeniu wracać do bazy. Szyku nie zacieśniać. W razie powrotu maszyny prowadzącej, pozostali robią to samo...".

„Piloci do maszyn!"

Po chwili na mroźnym wietrze zaczęto zapuszczać silniki. Śmigła niechętnie mełły zimne powietrze, jakby dziwiły się, że każą im pracować w taką pogodę. Mimo to wskazówki wskaźnika temperatury oleju zaczęły powoli iść w górę i wreszcie doszły do granicy, kiedy można było lecieć.

Każdy z pilotów sprawdził działanie iskrowników. Ryknęły głośniej silniki. Tumany śniegu wzbiły się za samolotami zapylając całe lotnisko. Wszystko w porządku. Mechanicy nie zawiedli. Stali teraz z boku uśmiechając się do pilotów z zadowoleniem. Po takim zapewnieniu mechaników maszynom można ufać. Uśmiech taki napełnia pilotów otuchą. Uśmiechają się także, dziękując im za dobre przygotowanie maszyn.

Start!

Samoloty szły w górę według ustalonej kolejności i łączyły się w powietrzu tworząc luźny szyk: „schody w prawo".

Miasto stawało się coraz mniejsze, aż zupełnie zniknęło w szarym tumanie. A naokoło roztaczał się niecodzienny widok. Jak okiem sięgnąć ciągnęła się biel, łącząc się z horyzontem w jedną całość. Nie można było odróżnić warstwy chmur od białej ziemi. Drogi, rzeki, jeziora, lasy, wszystko pokryte śniegiem nie różniły się niczym od siebie.

Jednostajność krajobrazu, równy szum silnika mogłyby działać usypiająco, gdyby nie mróz dający się porządnie we znaki. Ręce, nogi, grabiały wprost na sterach.

Wiatr ciskał maszynami, chcąc zepchnąć je z trasy. Piloci spokojnie i pewnie parowali te ciosy, zbliżając się do wyznaczonego celu.

Miejscami ciemne chmury zniżały się ku ziemi przytłaczając do niej samoloty. Luźny szyk zacieśniał się wtedy bardziej, ażeby w zmniejszonym polu widzenia nie utracić ze sobą łączności wzrokowej. A kilometrów do celu zostawało coraz mniej.

Na koniec ukazały się zabudowania lotniska docelowego. Na białym polu widniała czarna litera T. Maszyny odrywały się z szyku jedna od drugiej, by po chwili zetknąć się z ziemią.

Ziębnięci piloci gramolili się z kabin z uśmiechem na ustach i z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku. Zadanie zostało wykonane!

A wtedy padły krótkie słowa z ust szefa: „W imieniu służby, dziękuję!"

Tak. Służyć dla Polski Ludowej dla Pokoju zawsze i wszędzie, z wszystkich sił!

**„Grom"**

# JAK SIM POMAGA W WASZEJ PRACY?

**JUBILEUSZOWY KONKURS SiM-u**

Zgodnie z zapowiedzią w numerze 14 (250) SiM-u podajemy obecnie pełny wykaz nagród dla zwycięzcow w naszym Jubileuszowym Konkursie.

I nagroda — **aparat fotograficzny**
II nagroda — **przelot samolotem PLL „Lot"** na dowolnej krajowej linii komunikacji powietrznej (w obie strony)
III nagroda — **biblioteczka lotnicza** składająca się z czternastu książek
IV nagroda — **silniczek do modeli latających** krajowej produkcji (typ SiM-2b — 2,7 $cm^3$)
V nagroda — **komplet cyrkli**
VI nagroda — **cztery książki** z Biblioteki Ligi Lotniczej
VII nagroda — **trzy książki** z Biblioteki Ligi Lotniczej
VIII nagroda — **dwie książki** z Biblioteki Ligi Lotniczej
IX nagroda — **roczna prenumerata SiM-u**
X nagroda — **książka**
XI nagroda — **książka**
XII nagroda — **książka**
XIII nagroda — **półroczna prenumerata SiM-u**
XIV nagroda — **kwartalna prenumerata SiM-u**
oraz **sześć dalszych nagród**, na które złożą się **książki i miesięczna prenumerata SiM-u.**

Przypominamy temat konkursu:

**JAK SIM POMAGA WAM W WASZEJ PRACY**
**JAKIM POWINIEN BYĆ SIM, BY JESZCZE LEPIEJ POMAGAŁ W PRACY?**

Termin nadsyłania odpowiedzi upływa z dniem 30 kwietnia br. Najlepsze prace naszych Czytelników zostaną wydrukowane w SiM-ie.

**REDAKCJA SiM-u**

Z DZIEJÓW LOTNICTWA POLSKIEGO

# LOTNIK Z OPINOGÓRY

## O PIERWSZYCH POLSKICH SPADOCHRONIARZACH

Parasol zna bez wątpienia każdy. Jestem nawet przekonany, że wielu z Was próbowało przy pomocy parasola stawiać swe pierwsze kroki w lotnictwie. Nie próbujcie zaprzeczać — słyszałem — niektórzy często pisali o tym do SiM-u.

Te próby skoków przy pomocy parasola nie zawsze kończyły się co prawda dla amatorów szczęśliwie, ale nie o to chodzi. Po co o tym wspominam? Otóż dlatego, że szperając w starych księgach, gdzie szukałem dalszych danych z dziejów lotnictwa w Polsce, natknąłem się na... skoki z parasolem. Tak — nie dziwcie się wcale.

W połowie XIX wieku znalazło się w Polsce wielu ludzi, którzy próbowali skoków, czyli jakbyśmy to mogli nazwać „lotów" przy pomocy parasola.

A więc notujemy tu już, początki rodzimego spadochroniarstwa. Oczywiście że parasol ówczesny był odmienny od dzisiejszego. Budowa jego była znacznie prostsza i powiedzmy to sobie otwarcie — znacznie mocniejsza w konstrukcji.

Naturalnie dotyczy to tylko parasoli, których używano do skoków — posiadały one bowiem często kształt kwadratowych baldachimów (a więc pierwsze kwadratowe spadochrony).

Skoki z parasolem, czyli jakbyśmy to określili językiem współczesnym — spadochroniarstwo, miały w Polsce licznych zwolenników.

Stare czasopisma, a przede wszystkim „Magazyn Warszawski" wspominają, że w latach 1860 — 80 w Warszawie wykonywał udane skoki z parasolem pewien robotnik (nazwiska nie udało mi się niestety dotychczas znaleźć). Skakał on mianowicie z jednego z mostów warszawskich do Wisły, gdyż jak twierdził, woda była bezpieczniejszym miejscem lądowania, aniżeli ziemia. Należy przypuszczać, że robotnik ten był dobrym pływakiem i nie chcąc zbytnio ryzykować własnego życia wolał spotykać się po skoku z „płynną" wodą aniżeli z „twardą" ziemią.

Skoków z parasolem próbował również pewien zegarmistrz z Kielc. Codziennie wchodził on na wieżę kieleckiego kościoła aby nakręcać zegar. Znudziło mu się widocznie to ciągłe schodzenie po schodach, gdyż pewnego razu zrobił sobie dość silny parasol i ku ogólnemu zgorszeniu obywateli kieleckich „zszedł z wieży" przy pomocy parasola. Pierwszy krok nie należał do udanych, gdyż amator „lotu" poturbował się. Nie zniechęciło go to jednak do dalszych prób.

Po wyleczeniu próbował dalej skakać, ale wobec stanowczego zakazu ze strony miejscowego proboszcza, który posądzał go o konszachty z diabłem, zaniedbał dalszych w tym kierunku eksperymentów.

Skoki z parasolem miały swych zwolenników także na wsi. Jak podaje Tadeusz Seweryn (Chłopscy potomkowie Ikara — „Wiedza i Życie") w okolicach Ciechanowa cieszył się „sławą lotnika" pewien szewc, który skakał z wysokiej wieży pałacowej w Opinogórze.

Szewc ten wykonał sobie mocny parasol i trzymając się oburącz jego drutów skakał z powodzeniem ku uciesze licznie zebranego ludu z Opinogóry. Eksperyment swój szewc z Ciechanowa ponawiał kilka razy zawsze bez jakiegokolwiek szwanku.

Nie znamy niestety więcej szczegółów z życia „lotnika opinogórskiego", podobnie jak niewiele wiemy o Janie Nastaju (żył w latach 1834—1904) z Gomszowa.

Nastaj, pochodzenia chłopskiego, z zawodu był restauratorem obrazów, zajmował się również rzeźbą i malarstwem. Według tradycji ludowej przeprowadzał on również eksperymenty lotów z parasolem, skacząc najczęściej ze swej stodoły.

Wysiłki polskiego ludu nie oddziałały w żadnym stopniu na postęp techniczny XIX stulecia — nie znalazły one też odbicia w postępie lotnictwa w Polsce.

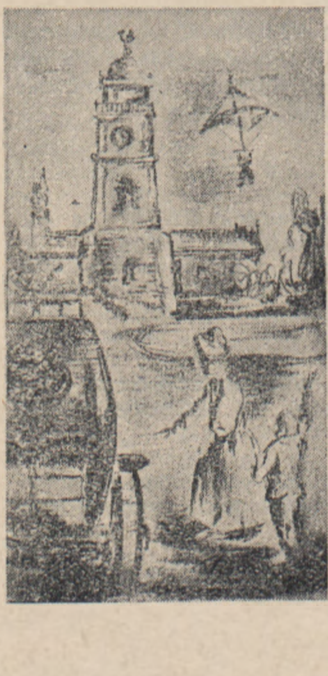
Mimo to myśl o locie zajmowała nieprzerwanie umysły wielu ludzi w Polsce.

Nie każdy z Was zapewne wie, że słynny polski rysownik i malarz Artur Grottger interesował się również lotnictwem.

W ilustrowanym dwutygodniku literacko-artystycznym „Postęp" z roku 1864 można znaleźć jego drzeworyty „mechanicznej maszyny" do „żeglugi powietrznej".

**JERZY KONIECZNY**

**...Skoków z parasolem próbował również pewien zegarmistrz z Kielc, który skakał z dzwonnicy katedralnej...**



**WSZYSTKICH CZYTELNIKÓW**

**którzy posiadają jakiekolwiek materiały względnie wiadomości z dziejów naszego lotnictwa, prosimy o skontaktowanie się z redakcją celem uzupełnienia dotychczasowych dość skąpych danych o historii polskiego lotnictwa.**

**REDAKCJA SiM-u**

# ZSRR

### SZLACHETNE ZOBOWIĄZANIA

Wzrost szeregów DOSAW szybki rozwój pracy szkoleniowej i sportowej — oto zadania, które postawiła przed sobą czkałowska obwodowa organizacja DOSAW na początku 1950 roku. Zadania te zostały wykonane. W ciągu roku szeregi organizacji czkałowskiej wzrosły dwukrotnie. W przedsiębiorstwach, kołchozach, instytucjach i zakładach naukowych stworzono setki nowych kół i drużyn sportowych, w których członkowie DOSAW opanowują wiedzę i sport lotniczy. Wygłoszono dużą ilość odczytów i pogadanek, zorganizowano szereg wystaw, wycieczek, pokazów lotniczych.

Za skuteczną propagandę i rozpowszechnianie wiedzy lotniczej Centralny Komitet DOSAW nagrodził organizację czkałowską listem pochwalnym.

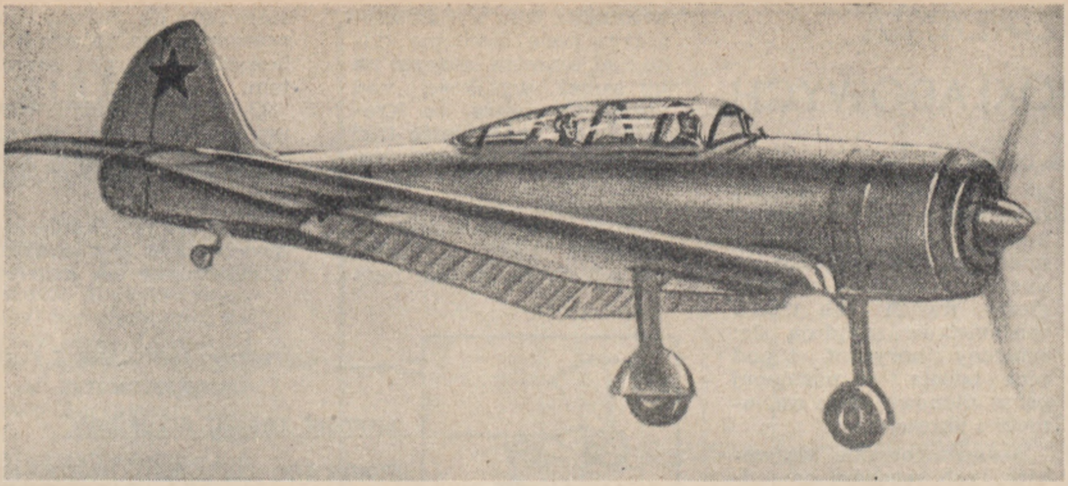
Obecnie organizacja czkałowska podjęła nowe wspaniałe zobowiązanie zorganizowania w roku 1951 kół DOSAW we wszystkich przedsiębiorstwach, kołchozach, sowchozach, ośrodkach maszynowo-traktorowych, instytucjach i zakładach naukowych obwodu oraz wprowadzenia we wszystkich kołach nauki specjalności lotniczych i zorganizowanie drużyn sportowych.

### AGITATORZY DOSAW WYJEŻDŻAJĄ NA WIEŚ

Odesski obwodowy komitet DOSAW prowadzi systematyczną pracę w terenie. Aktywiści komitetu prowadzą na szeroką skalę akcję agitacyjną i propagandową. Wygłaszają oni odczyty i przeprowadzają pogadanki na tematy lotnicze.

Niedawno grupa pracowników DOSAW odwiedziła kołchozy powiatu iwanowskiego. Pomogła ona zespołom wiejskim w usprawnieniu pracy kółek DOSAW.

Grupy takie systematycznie odwiedzają kołchozy, propagując DOSAW i udzielając wskazówek kołom. Stanowi to wielką pomoc dla miejscowych komitetów w dziele umacniania organizacji DOSAW-u.



W instytucie pedagogicznym im. T. Szewczenki w Woroszyłowogradzie szeroko rozwinęła się akcja szkoleniowa z dziedziny lotnictwa. Studenci przy poparciu i wszechstronnej pomocy organizacji partyjnej i komsomolskiej zorganizowali szereg kółek różnych specjalności lotniczych. Nauka stoi na wysokim poziomie i obejmuje coraz większą liczbę słuchaczy.

Studenci zorganizowali współzawodnictwo pomiędzy kółkami, co bardzo korzystnie odbija się na wynikach nauki.

**Dwumiejscowy szkolny samolot konstrukcji inż. Jakowlewa „Jak-20". Rok budowy 1948. Silnik gwiaździsty Asz-21 o mocy 700 KM.**

## DALEJ, WYŻEJ I SZYBCIEJ OD WSZYSTKICH!

Latać dalej, wyżej i szybciej od wszystkich! — taka jest dewiza lotników radzieckich.

Radzieccy modelarze również trzymają się tej zasady. W 1950 roku zdobyli oni większość światowych rekordów, w tej liczbie trzy (na pięć istniejących) absolutne rekordy światowe. Na samych tylko zawodach wszechzwiązkowych modelarze radzieccy ustalili w roku ubiegłym 24 rekordy międzynarodowe. Dużymi sukcesami mogą się poszczycić tacy przedstawiciele małego lotnictwa, jak J. Chuchra, E. Rakow, W. Kumanin, M. Tworogow i wielu innych. Model L. Siekirina ustalił absolutny światowy rekord długotrwałości lotu. Oto co mówi ten młody rekordzista:

**„Sądzę, że będę wyrazicielem myśli wszystkich moich kolegów modelarzy, jeśli powiem, że nikt z nas nie ma zamiaru zadowolić się tym, co osiągnął i spocząć na laurach. Zatrzymać się — to znaczy pozostać w tyle, a pozostawać w tyle my nie możemy i nie chcemy.**

**W roku 1951 radzieccy modelarze walczyć będą o to, żeby uzyskać wszystkie pięć absolutnych rekordów światowych. Jest to zadanie niełatwe, nie mniej jednak wykonalne dla nas, wychowanków Leninowsko-Stalinowskiego Komsomołu.**

**Trzeba będzie dużo pracować i wytrwale uczyć się, uzupełniać swoje wiadomości i umiejętnie stosować je w praktyce. Mamy wszystkie warunki i nieograniczone możliwości dla wzrostu i doskonalenia modelarstwa.**

**Uczcimy rok 1951 nowymi, znacznymi osiągnięciami sportu modelarskiego.**

## PRZED STARTEM

**Silnik lotniczy to serce samolotu. Wiedząc o tym, mechanicy radzieccy z pieczołowitością poddają każdy silnik szczegółowym oględzinom przed, a także po locie.**

**Nasze zdjęcie poniżej przedstawia moment, gdy silnik został wybudowany (zdjęty) z samolotu i teraz przy pomocy podnośnika zostaje umieszczony na stanowisku remontowym. Nowoczesne urządzenia warsztatowe, którymi rozporządza lotnictwo radzieckie, umożliwiają szybkie przeprowadzenie wszelkich napraw. Są one także gwarancją bezpieczeństwa pracy radzieckich mechaników, którzy dokładają wszelkich starań, by remont był przeprowadzony dokładnie.**

**Każdy pilot radziecki wsiada do swej maszyny z głębokim przekonaniem, że jest ona dobrze i dokładnie przejrzana. Przeczucie bezpieczeństwa pozwala mu na osiąganie coraz to wspanialszych wyników. W dużej mierze jest to zasługą pracy mechaników.**

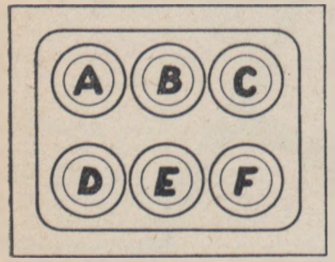
Zdjęcie radzieckie (2)



# ZASADY DZIAŁANIA PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH

Jest rzeczą ogólnie znaną, że organizm i zmysły ludzkie nie są na tyle idealne, aby pozwoliły na bezbłędną ocenę każdej sytuacji jak np. wysokość, szybkość, temperaturę.

W lotnictwie nie wolno się mylić. Nie mogąc polegać na naszych zmysłach, musieliśmy wprowadzić pewne pomoce techniczne, które pozwoliłyby na uzupełnienie niedokładności ludzkich zmysłów. Tymi pomocami technicznymi są w samolocie przyrządy pokładowe. Ułatwiają one niezmiernie pracę pilota — ba, bez nich prowadzenie samolotu byłoby niemożliwe. Wyobraźmy sobie, że pilot musiałby obliczać na oko wysokość czy szybkość




**Rozmieszczenie przyrządów pokładowych na desce rozdzielczej: A — wysokościomierz; D — szybkościomierz; B — sztuczny horyzont; E — busola; C — wariometr; F — skrętomierz.**

lub dotykać ręką silnik, by wyczuć temperaturę, albo też wkładać miarkę do zbiornika celem sprawdzenia ilości paliwa. A tymczasem rzut oka na odpowiedni przyrząd wyjaśnia nam wszystko.

Przyrządy pokładowe dzielimy według ich przeznaczenia na dwie grupy: I) pilotażowo - nawigacyjne, II) silnikowe.

Pierwsze, swoimi wskazaniami umożliwiają kontrolę wszelkich czynności pilotażowych (a więc kierowanie samolotem) i nawigacyjnych (określają kierunek lotu). Drugie pozwalają na dopilnowanie pracy silnika w przewidzianych warunkach.

Celem ułatwienia obserwacji przyrządów pokładowych zostały znormalizowane tablice przyrządów w kabinie. Z grupy pierwszej przyrządy pilotażowo - nawigacyjne, znajdują się pośrodku deski rozdzielczej na wysokości jego piersi i są ułożone jak na rysunku, a więc wysokościomierz, pod nim szybkościomierz, następnie w odległości dwóch lub trzech centymetrów znajdują się: sztuczny horyzont i pod nim busola. W następnej parze pionowej idą: wariometr i skrętomierz.

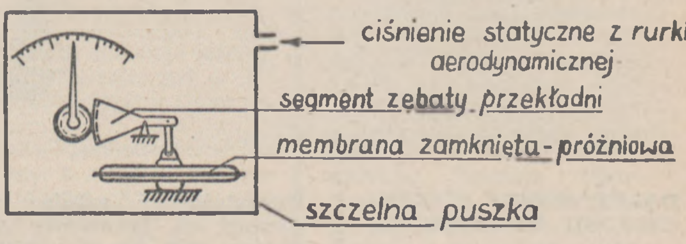
Skoncentrowanie wszystkich tych zegarów na jednej tablicy w znormalizowanej kolejności umożliwia bardzo szybkie i dokładne odczytywanie ich wskazań.

Wysokościomierz służy do odczytywania względnej wysokości samolotu w stosunku do lotniska, z którego samolot rozpoczął lot. Jest on zbudowany na zasadzie barometru metalowego. Średnie ciśnienie na poziomie morza przy temperaturze 15° C wynosi 760 mm słupa rtęci. Ciśnienie to maleje w miarę wznoszenia się na wysokość w pewnym ustalonym stosunku. Inaczej mówiąc, jeżeli na poziomie morza mamy pewne ciśnienie mas powietrza stałe — to na wysokości 2 000 m będziemy mieli ciśnienie, którego wartość z góry znamy i odwrotnie, z wartości ciśnienia na pewnej nieznanej nam wysokości możemy odczytać wysokość dosyć dokładnie.

Przyrząd działa następująco: ciśnienie statyczne, jakie panuje na danej wysokości przechodzi z rurki aerodynamicznej do szczelnej puszki, w której znajduje się membrana próżniowa. Pod wpływem tegoż ciśnienia membrana zmienia swój kształt (rozszerza się lub kurczy). Położenie membrany jest przekazywane przez dźwignię, a następnie na segment zębaty przekładni na wskazówkę.

Pilot przed startem nastawia śrubkę, połączoną z zegarem jego wskazówki na „O", ponieważ wysokość jego w stosunku do lotniska, z którego rozpoczął lot wynosi 0 m.

W miarę malenia ciśnienia proporcjonalnie do wzrostu wysokości wskazówki wykażą mu wysokość względną. To znaczy jeżeli pilot startuje z Krakowa, gdzie nastawia sobie wysokościomierz na 0 i leci w pewnym kierunku, to wskazania jego wysokościomierza będą dokładne tylko nad terenem leżącym na tej samej wysokości nad poziomem morza, co Kraków. Ale może zajść taki wypadek, że samolot leci nad górami. Przypuśćmy, że wysokość góry wynosi 1 500 m, a wysokościomierz wskazuje 1 520 m. Wskazanie 1 520 m określa nam wysokość położenia samolotu względem Krakowa. W rzeczywistości samolot leci 20 m powyżej góry. Dlatego pilot i nawigator muszą opracować przed lotem trasę, aby odpowiednio uwzględnić przeszkody i aby w czasie lotu pilot zwiększał wysokość.



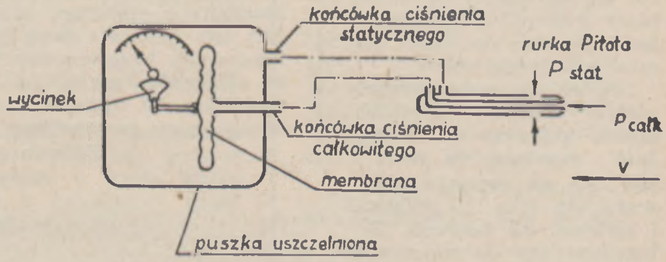

**Schemat wysokościomierza**

Gorzej jest, gdy pilot ląduje w nocy lub w złych warunkach atmosferycznych na lotnisku, którego wysokość nad poziom morza jest inna (np. lotnisko, na którym ląduje, jest położone na 300 m nad poziom morza, a lotnisko, z którego wystartował 350). W takim wypadku samolot dotykałby kołami ziemi, a wysokościomierz wskazywałby 50 m. Przed takim lądowaniem radiooperator dowiaduje się drogą radiową jakie ciśnienie panuje na danym lotnisku i przekazuje pilotowi, który po przeliczeniu odnajduje swoją wysokość w stosunku do tego lotniska i odpowiednio nastawia sobie wysokościomierz.

Istnieją jednak również wysokościomierze elektryczne, które wskazują bezwzględną wysokość w stosunku do terenu, czy przeszkód znajdujących się bezpośrednio pod samolotem.

Ogólnie używanym przyrządem służącym do mierzenia szybkości jest szybkościomierz aerodynamiczny.

Przyrząd ten składa się z dwóch rurek (rurka Pitota) umieszczoych na krawędzi natarcia płata, poza zasięgiem śmigła. Jedna z rurek jest otwarta z przodu, przez co powietrze, w którym leci samolot dostaje się do niej z pewną szybkością, dając ciśnienie większe od normalnego (tzw. nadciśnienie). Rurka druga ma otworki z boku, przez które dostaje się powietrze o ciśnieniu równym ciśnieniu barometrycznemu. Rurka pierwsza połączona jest z puszką membranową. Puszka membranowa pod wpływem ciśnienia rozszerza się lub kurczy i przekazuje to poprzez dźwigienkę na sektor, a z sektora na wskazówi i skalę wycechowaną w km/godz. Przyrząd ten właściwie mierzy różnice ciśnień w obwodzie dynamicznym (puszka membranowa) i statycznym (puszka uszczelniona). Ponieważ różnica ta zależy w pierwszym rzędzie od szybkości samolotu (bo od niej zależy wielkość ciśnienia dynamicznego), przelicza się ją na km/godz, uzyskując szybkość względną samolotu względem mas powietrza.

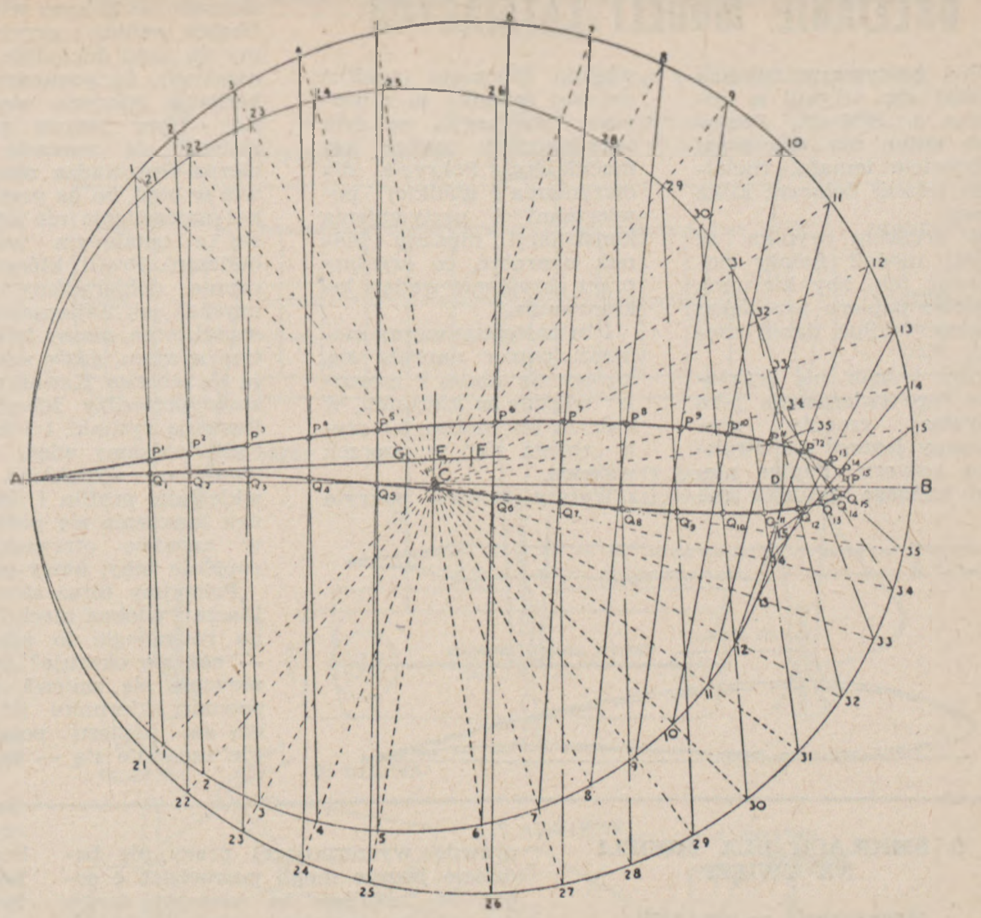



**Schemat szybkościomierza**

**ZDZISŁAW ŻYWIECKI**

# PROFIL MIKOŁAJA ŻUKOWSKIEGO

**MIKOŁAJ ŻUKOWSKI — twórca teoretycznej i eksperymentalnej aerodynamiki, nazwany przez Lenina „ojcem lotnictwa radzieckiego", pierwszy prawidłowo opracował teorię lotu szybowego i udowodnił obliczeniowo możliwość latania. Jego badania naukowe w dziedzinie powstawania siły nośnej płata, teorii śmigła i stateczności samolotów — wyprzedziły o kilkadziesiąt lat prace uczonych zachodnich. Opublikował około 170 prac.**



Wielki aerodynamik rosyjski Mikołaj Żukowski po raz pierwszy opracował metodę wykreślania profilów lotniczych w funkcji kołowej. Metoda ta pozwala na wykreślenie doskonałego profilu dla modeli wyczynowych z napędem gumowym. W ostatnich latach zastosowanie tego profilu w małym lotnictwie stale wzrasta, o czym świadczą dane modeli zachodnich modelarzy.

**Sposób wykreślania profilu**

1) Po ustaleniu długości cięciwy należy na odcinku stanowiącym 49,5% tej długości przeprowadzić prostopadłą (patrz rys.).

2) Kąt A-E-C wynosi 4°.

3) Środek koła wewnętrznego G znajdziemy na prostopadłej przecinającej odcinek A-E i A-C.

4) Po oznaczeniu punktu D należy obecnie wykreślić prostą A-D.

5) Środkiem koła dużego jest punkt F, który stanowi 1/2 procentowej grubości profilu (mowa o założonej głębokości).

6) Obecnie można przystąpić do wykreślenia poszczególnych punktów współrzędnych wyznaczających kontur profilu.

Rozpatrzmy to na przykładzie. Z punktu C wykreślamy pęk prostych oznaczonych kolejnymi numerami. Na przecięciu się tych prostych koła małego i dużego odnajdziemy punkty p1 p2... p15 dla grzbietu profilu i Q1 Q2... Q15 dla spodniej części profilu. Na przykład: punkt p6 został wyznaczony przecinającymi się prostymi 10 — 21 koła dużego i 6—6 koła małego.

Postępując w podobny sposób wyznaczamy obrys profilu, który ostatecznie wykreśla się przy pomocy krzywika kreślarskiego.

Pozostawiając zerową wartość kąta cięciwy A-E-C można tym samym sposobem wykreślić dobry o małym oporze profil symetryczny.

Przed przystąpieniem do geometrycznej konstrukcji profilu poleca się przestudiowanie podanego, przykładowego rysunku, gdyż to ułatwi późniejszą pracę przy kreśleniu.

B. W.

# ŚMIGŁA MODELI SZYBKOŚCIOWYCH NA UWIĘZI

**ZDENEK HUSICZKA**

**(dokończenie z numeru 13)**

Na sprawność śmigła i obroty silnika, jak również i na prędkość modelu mają duży wpływ szerokość, kształt i profil łopatki. Ponieważ ze zmniejszaniem szerokości łopatki śmigła powiększają się obroty silniczka, powinno to oznaczać podwyższenie prędkości modelu. Można to rzeczywiście osiągnąć, ale tylko w tym wypadku, jeśli w śmigle poprzednim szerokość łopatki była niepotrzebnie wielka. Węższa łopatka jest jednakże przyczyną wzrostu poślizgu, a tym samym przyczyną spadku sprawności silnika. Jeśli model jest zbyt ciężki lub niezbyt dobrze rozwiązany aerodynamicznie, prędkość modelu ze śmigłem o węższej łopatce nie tylko, że nie zwiększy się, lecz często nawet zmniejszy. Nie pozostaje w takim wypadku nic innego do zrobienia, jak tylko obniżyć ciężar modelu i zmniejszyć jego opór. Może się zdarzyć przy tym, że nie będzie to możliwe. W takim wypadku doradzam raczej użycie śmigła z łopatką szerszą, gdyż straty na szybkości będą zawsze u łopatki węższej niż szerszej. Śmigło z wąską łopatką przy niskich obrotach silniczka posiada znacznie mniejszą sprawność, niż to samo śmigło przy obrotach wyższych.

Najkorzystniejszą uważam szerokość łopatki od 10 do 12% średnicy śmigła.

Najlepszy kształt łopatki dla modeli na uwięzi to prostokątny, ze stałą szerokością. Jak już wspomniałem, sprawność łopatki ku środkowi śmigła spada, natomiast ku jego brzegowi — rośnie. Jest to przyczyną, dla której musicie uważać, aby przez zwężanie łopatki ku końcowi nie obniżyć jej sprawności, bowiem ta zewnętrzna część łopatki ma specjalnie wielki udział w całkowitym ciągu śmigła. Na eliptyczny lub trapezowy kształt łopatek możecie sobie pozwolić z powodzeniem w śmigłach o większej średnicy, to jest tam, gdzie średnia szerokość łopatki jest o wiele większa, niż największa szerokość u małych śmigieł modeli na uwięzi. U tych ostatnich zwężenie łopatki ku końcowi przynieść może więcej strat niż zysku. Słusznie, że łopatka prostokątna o stałej szerokości nie ma tak zgrabnego wyglą-

**(ciąg dalszy na str. 236)**

# OKLEJANIE MODELI LATAJĄCYCH

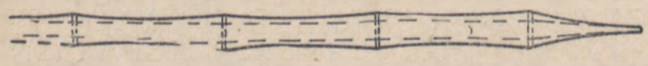
Pod powyższym tytułem ukazał się artykuł w numerze 6 „SiM-u“. Ponieważ autor nie wyczerpał całkowicie tematu, chciałbym jeszcze dołączyć kilka uwag.

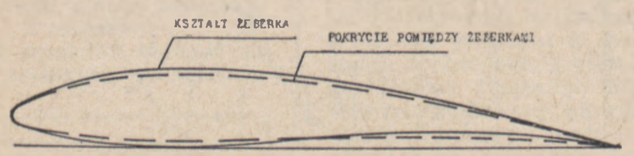
Z artykułu wynika, że części modeli należy pokrywać tak, aby kierunek włókien papieru przebiegał zawsze wzdłuż danej części.

Aby jednak nie traktować tego twierdzenia jako sztywnej recepty, rozpatrzmy jeszcze raz strukturę papieru. Papier niemal każdego gatunku ma włókna biegnące wzdłuż arkusza (wynika to z procesu fabrykacji), w tym też kierunku papier jest mocniejszy. Pokrycie dla otrzymania gładkiej powierzchni i usztywnienia konstrukcji musimy jednak naprężyć, co czynimy przez skropienie wodą i lakierowanie.

I tu następuje ważny moment: papier napręża się, kurczy się silniej i „pracuje“ właśnie w kierunku, w którym jest słabszy — czyli „zbiega się“ w poprzek włókien.

Weźmy gotowe, pokryte skrzydło, w którym włókno biegnie wzdłuż i przyjrzyjmy się jemu dokładnie. Zauważymy, że pomiędzy żeberkami pokrycie zapadło się — tym samym profil zmienił się znacznie (co nieraz wprowadza nas nawet w błąd, bo na przykład kąt nastawienia nie zgadza się z ustalonym według obliczeń). Profil, który starannie dobieraliśmy, aby uzyskać jak najlepsze własności lotne, mamy tylko w tym miejscu, gdzie znajdują się żeberka. Kształt powstały pomiędzy żeberkami ilustrują rysunki 1 i 2.






Stwierdzamy więc, że z uwagi na wypukłość czy wklęsłość profilu i kierunek kurczenia się pokrycia w zasadzie otrzymujemy zupełnie **inny, nowy profil.**

Pokryjmy teraz skrzydło inaczej; włókna niech biegną równolegle do żeberek — cóż się okazuje? Profil niewiele się zmienił, bo z powodu kierunku ściągania się papieru pokrycie nie zapadnie się — kształt profilu zostaje zachowany.

Jednak są dwie ujemne strony pokrywania w ten podany „poprzeczny“ sposób:

1) pokrycie, jak już to omówił kolega Elsztein, łatwiej ulega uszkodzeniom;

2) przy pokrywaniu trzeba więcej uważać i dokładniej układać papier, gdyż fałdy nie tak łatwo rozchodzą się, jak wtedy, gdy włókna biegną wzdłuż części pokrywanej.

Stosownie więc do tego sposobu radzę tylko zaawansowanym modelarzom.

Z uwagi na powyższe należy zawsze uważać na kierunek włókien, bo jeżeli na przykład jedno skrzydło pokryjemy tak, że włókna przebiegają wzdłuż, a drugie natomiast będzie miało włókna biegnące równolegle do żeberek, to każda połowa skrzydeł będzie miała różne własności lotne. — O skutkach to już nie trzeba pisać.

**JAN BURY**

---

## O ŚMIGŁACH DLA MODELI NA UWIĘZI

**(dokończenie ze str. 235)**

du, jak na przykład łopatka kształtu eliptycznego, lecz w modelu wyczynowym wygląd musi ustąpić wyczynowi.

Profil łopatki śmigłowej ma znów znaczny wpływ na moc pochłanianą przez śmigło. Czym cieńsza jest łopatka, tym mniejsza jest moc, którą śmigło potrzebuje do własnego napędu, czyli moc, której nie przemieni już ono na moc użyteczną i odwrotnie. To samo dotyczy też częściowo i wpływu szerokości łopatki śmigłowej, gdyż węższa łopatka oznacza również zysk na mocy pochłanianej przez śmigło. Nie możecie jednak osłabiać łopatki aż do niemożliwości, a to zarówno z powodów wytrzymałościowych, jak też i dlatego, że śmigło służy także silniczkowi jako masa bezwładności (koło zamachowe). Nie zapominajcie, że im mniejsze i lżejsze jest śmigło, tym silniczek gorzej zaskakuje. Aby poza zdolnością do normalnej pracy silniczek mógł łatwo zaskakiwać, nawet małe śmigło musi mieć dostateczną masę.

U wyczynowych śmigieł stosują przeważnie profil laminarny o grubości na końcu łopatki około 2 mm, a w odległości równej 30% promienia od osi obrotu o grubości około 3 — 3,5 mm.

Ciężar mojego śmigła o średnicy 160 mm dla silniczka 2,5 cm$^3$ wynosi 10 gramów, a dla silniczka 10 cm$^3$ o średnicy 200 mm około 20 gramów.

Opracowanie właściwego modelu śmigła wymaga setek eksperymentów. Nie należy przerażać się, gdy się nagle spostrzeże, że wykonało się i wypróbowało już kilkadziesiąt różnych śmigieł. Wierzcie mi, że nawet po tych niekończących się próbach i naprawdę wyczerpującej pracy nie będziecie jeszcze mogli powiedzieć o sobie, że trafiliście na właściwą drogę. Ja sam w przeciągu ośmiu miesięcy zaprojektowałem i wykonałem około 40 różnych modeli śmigieł. Każdy rodzaj wykonywałem przeciętnie w pięciu egzemplarzach, co oznacza, że zrobiłem (oczywiście własnoręcznie) około 200 sztuk; a że jedna sztuka przeciętnie zajęła mi dwie godziny pracy, prosty rachunek wskazuje, że poświęciłem na ten cel w sumie 400 godzin. Pełne dwa miesiące pracy, na przestrzeni ostatnich dziewięciu miesięcy, poświęciłem wyłącznie śmigłom. Jednak pomimo tego czuję, że nawet w części nie wiem o nich wszystkiego, co powinienem i chciałbym wiedzieć.

Nie zapominajcie również, że poszczególne modele, budowane na jeden i ten sam silnik i różniące się o 20 czy 30 g, lub z nieznacznymi tylko różnicami w oporze wymagają różnych śmigieł.

Nieprawidłowe śmigło było w ubiegłym roku przyczyną stosunkowo niskich prędkości uzyskanych przez naszych zawodników, a także przyczyną tego, iż model przy starcie w ogóle nie był zdolny oderwać się od ziemi. Wypadek taki przeżyłem ja sam podczas pierwszych wiosennych zawodów „O Wielką Nagrodę Miasta Pragi“. Ponieważ jednak zdarzyło się to z pierwszym modelem jaki przygotowałem na zawody, a prócz tego były to pierwsze zawody szybkościowe, w których brałem udział, dlatego też błąd mój jest usprawiedliwiony. Chciałem wówczas za wszelką cenę zwiększyć prędkość mojego modelu i w tym celu tuż przed zawodami wykonałem nowe śmigło z wąską łopatką i o dużym skoku. Wynik tego eksperymentu był opłakany. Model w ogóle nie wyszedł w powietrze. Po powrocie z Pragi powiedziałem sobie, że tak dalej być nie może, i zacząłem intensywnie pracować nad opracowaniem właściwego modelu śmigła. Próby te prowadziłem dopóty, aż wreszcie obaliłem ówczesny pogląd modelarzy, że z silniczkami do 2,5 cm$^3$ osiągnąć można co najwyżej prędkość 100 km/godz.

Widzicie więc, że dobre śmigło jest dla dobrego modelu na uwięzi równie ważne, jak sam dobry silniczek.

Wielu spośród was wykonuje śmigło dla modelu na uwięzi w taki sposób, że zrobiwszy normalne śmigło o średnicy około 240 mm, ucina końce łopatek, tak, aby otrzymać średnicę 180 do 200 mm, potem jeszcze wybiera nożem i pilnikiem zbyteczną masę drewna z okolicy środka śmigła i sądzi, że to wystarcza. Takie śmigło po odcięciu końców łopatek posiada tak mały skok, że nawet przy najwyższych obrotach silniczka nie pozwala osiągnąć szybkości większych niż 75 km na godzinę. Ja wprawdzie używam też takich śmigieł, ale tylko dla pierwszych startów przy oblatywaniu zupełnie nowego modelu. Celem tego jest, aby model łatwo wystartował i abym mógł poznać czy wszystko jest w nim w porządku, a więc na przykład czy wyważenie jest prawidłowe, czy dobry jest kąt zaklinowania, jaka jest skuteczność steru głębokości itd. Takie śmigła mają jeszcze tę dobrą stronę, że już przy niedużych prędkościach — myślę o prędkościach początkowych przy ruszaniu modelu z miejsca — mają dzięki szerokiej łopatce i małemu skokowi dobrą sprawność i wytwarzają o wiele większy ciąg, aniżeli śmigła wykonane dla prędkości wysokich. Jednak model z takim śmigłem wprawdzie łatwo startuje, ale nigdy nie osiąga wyższych prędkości.

**tłum. inż. RYSZARD WITKOWSKI**

# ĆWICZEBNY MODEL AKROBACYJNY NA UWIĘZI

Budowa modeli akrobacyjnych na uwięzi wymaga od wykonawcy pewnego zaawansowania zarówno w zagadnieniach konstrukcyjnych, jak również w samym pilotażu.

Wychodząc z tego założenia, celem przygotowania modelarza do konstrukcji wyczynowych stosuje się tak zwane modele ćwiczebne, które są pracą wstępną. Podobna sytuacja istnieje zresztą w dużym lotnictwie — nie od razu pilot otrzymuje maszynę wyczynową, a kolejno lata na typach szkolnych i ćwiczebnych.

Model, którego plan zamieszczono obok można budować w dwóch wersjach: jako górnopłat i średniopłat, co pozwala na zebranie doświadczeń przy oblatywaniu obu typów i wybranie najlepszego.

Konstrukcja modelu jest bardzo uproszczona. Silnik od 1,7 — 3,5 cm³ pozwala na zastosowanie SIM-26, który w zupełności wystarcza ze swoją pojemnością 2,7 cm³.

Ciężar modelu nie powinien przekraczać 430 g. Szczegóły wykonawcze uwidocznione są na rysunku.

Model ten charakteryzuje się bocznym ustawieniem silnika i symetrycznym profilem płata.

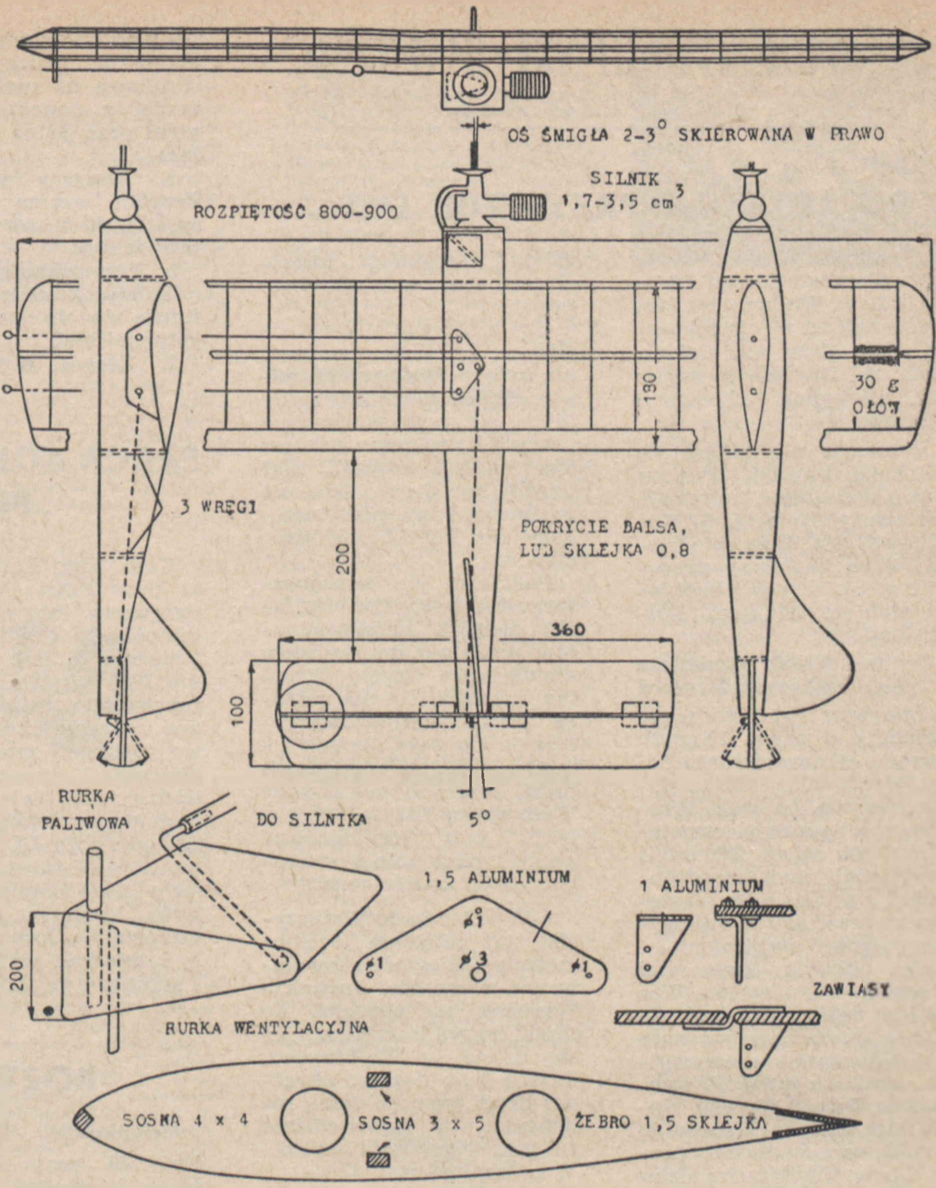
Do pierwszych prób poleca się model ten zaopatrzyć w podwozie.

Ważnym jest zwrócenie uwagi na wskazane odchylenie osi śmigła w prawo oraz na pięciostopniowe odchylenie statecznika pionowego.

Celem usunięcia przechyleń modelu podczas lotu, na prawym skrzydle umieszczono 30-gramowy ciężarek.

Szczegóły konstrukcji zbiornika paliwowego i usytuowanie rurek widać wyraźnie na rysunku.

**WL.**




## ZAPISY NA SZKOLENIE LOTNICZE TRWAJĄ

W niewielkim pokoju za stołem siedzą: Wiceprezes Okręgu LL, przedstawiciel ZMP oraz przedstawiciel lotnictwa wojskowego — no i na uboczu ja.

Według listy, ustalonej na podstawie zgłoszeń, wywołują pierwszego kandydata na lotnika. Jest nim Jan Zawadowski.

— Proszę śmiało i odważnie, przecież chcecie zostać lotnikiem! — Pierwsza rozmowa z kandydatem. Wypytują o wszystko, warunki bytu, o pracę, o naukę. W końcu padają pytania związane z lotnictwem.

Co wiecie o historii Odrodzonego Lotnictwa Polskiego? Czy czytacie prasę lotniczą? Który artykuł uważacie za dobry i czego się dzięki niemu nauczyliście? Czy orientujecie się w bieżących zagadnieniach ogólnopolitycznych — Korea, imperializm amerykański? Co to jest kąt natarcia? Jakie znacie typy szybowców?

Pierwszy kandydat, bardzo wymowny, stara się pokazać, że orientuje się w zagadnieniach politycznych. Powtarza różne hasła, tytuły z gazet, ale zapytany nie potrafi ich wyjaśnić. Nie umie nic powiedzieć o historii Ludowego Lotnictwa. Myli daty. Myli miejsca historyczne. Myli osoby. Nie zna podstawowych zagadnień aerodynamiki i teorii lotu.

A twierdzi — że jest modelarzem. Okazuje się, że chciałby latać jedynie ot tak, dla przyjemności. Z wypowiedzi jego nie widać żadnego zdecydowania — co będzie robił w przyszłości w lotnictwie. Nie czyta prasy ani codziennej, ani fachowej.

W trakcie rozmowy wyjaśnia, że ojciec jego ma sklep. Czym chce zostać w przyszłości? Sam jeszcze nie wie — chyba architektem, albo lekarzem, bo to się dobrze opłaca.

Krótka narada komisji kwalifikacyjnej.

— Skreślić z listy!

Nie będzie ten kandydat dobrym pilotem, gdyż nie wie, czego chce.

Z ironicznym uśmiechem i „przepraszam", żegna kandydat komisję.

Takich lotników nie potrzebujemy.

Teraz następny i następny. Komisja ma sporo pracy.

Znowu jeden.

— „Czołem!" — Czołem! Stanisław Twardo. Siada swobodnie na krześle, śmiało patrzy w oczy wszystkim. Odpowiada prosto i zrozumiale. Jest synem murarza. Uczy się, ale chciałby do lotnictwa. Czyta, studiuje. Orientuje się w wydarzeniach międzynarodowych. Krytykuje SiM, że za mało techniki. Każda jego odpowiedź jest twarda i przekonywująca.

Od wielu tygodni co dzień dowiadywał się, kiedy ma stanąć przed komisją. Uparciuch. Silna wola.

Jednomyślnie został zakwalifikowany.

Takich nam potrzeba. Bojowych, z wiarą we własne siły.

**PAWEŁ ELSZTEIN**

# KORESPONDENCI • SIMU donoszą

## DO REDAKCJI PRZYSZEDŁ LIST...

„Prosimy o wyjaśnienie nam, dlaczego Zarząd Miejski LL w Wałbrzychu jest nieczynny od pięciu miesięcy. Na drzwiach lokalu ZMP LL widnieje napis: „LL nieczynna z powodu remontu“ (!)

Ponieważ nie mamy się do kogo zwrócić, prosimy was o nadesłanie instrukcji, jak założyć Koło LL. W Rusinowej jest dużo młodzieży, która chciałaby pracować w LL, aby w przyszłości stać się lotnikami Polski Ludowej“.

**(—) Kilian Kazimierz**
**(—) Grabowski Ryszard**

Powyższy list wymownie świadczy o pracy Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LL we Wrocławiu. Chcąc dowiedzieć się, co sądzi Wrocław o tej sprawie, przesłaliśmy na adres ZO odpis nadesłanej nam korespondencji z prośbą o dostarczenie w przeciągu 7 dni wyczerpującego wyjaśnienia.

Po upływie 9-ciu dni (dziewięciu) nadeszło z Wrocławia dość mętne wyjaśnienie, tłumaczące panujące w Wałbrzychu nieporządki... **brakiem ludzi.** Równocześnie Zarząd Okręgu Wojewódzkiego we Wrocławiu donosi nam, że obecnie praca LL w Wałbrzychu dzięki nowemu Zarządowi Oddziału Miejskiego została skierowana na właściwe tory.

Czy nie wydaje Wam się dziwne, że o ile przedtem **nie było w Wałbrzychu odpowiednich ludzi**, którzy by zajęli się poprowadzeniem pracy LL, to teraz tak jakoś nagle... **znaleźli się?** Czyżby przedtem gdzieś się pochowali i byli niedostrzegalni dla ZO LL we Wrocławiu?

Podejście ZO wrocławskiego LL do krytycznego listu naszych korespondentów wydaje nam się zgoła niewłaściwe. Czyżby Wrocław rzeczywiście nie potrafił przyznać się samokrytycznie do tego, że nie umiał znaleźć odpowiednich ludzi, zdolnych pokierować Wałbrzyską LL, że nie potrafił tam zorganizować pracy i następnie systematycznie jej kontrolować?

Z Wrocławia do Wałbrzycha jest zaledwie 70 kilometrów. Odległość zdawałoby się niewielka. Jednakże Wrocław nie wiedział do chwili naszej interwencji, co się dzieje w Wałbrzychu. Trzeba było dopiero okrężnej drogi poprzez naszą redakcję, aby „dowiedziała się prawica, co robi lewica“. Wrocławiu — wstydź się!

(red.)

## ZESPÓŁ SZEŚCIOLATKI MAŁEGO LOTNICTWA PRZY MODELARNI W LUBLINIE

**W dniu 9 lutego 1951 r. przy Okręgowej Modelarni Lotniczej w Lublinie powstał Pierwszy Lubelski Zespół Sześciolatki Małego Lotnictwa.**

W skład Zespołu weszli: Piekutowski Jerzy, Syroka Adam, Respond Andrzej, Słomski Józef, Kopczyński Kazimierz.

Pomimo że członkowie Zespołu rekrutują się zarówno z amatorów jak i przodowników, będą jednak ściśle ze sobą współpracować.

Na zebraniu organizacyjnym podjęto następujące zobowiązania:

**1. Zorganizować propagandową akcję modelarstwa lotniczego wśród młodzieży, poprzez pokazy lotów modeli silnikowych na uwięzi, oraz cykl pogadanek o lotnictwie.**

**2. Wykonać na wystawę w Tygodniu Ligi Lotniczej 5 modeli latających.**

**3. Oszczędnie rozchodować materiały modelarskie.**

**4. Jeden z członków Zespołu ukończy kurs modelarski I stopnia, oraz dwóch członków — kurs II stopnia z wynikami bardzo dobrymi.**

**5. Zespół weźmie czynny udział w defiladzie 1-szomajowej z modelami wykonanymi przez jego członków.**

**6. Zespół podjął się wykonać: jeden model szybowca przejściowego, cztery modele szybowców wyczynowych, trzy modele wyczynowe z napędem silnikowym, cztery modele silnikowe na uwięzi, jeden model z napędem gumowym oraz jedną łódź latającą.**

**7. Wszyscy członkowie Zespołu wezmą udział w modelarskich zawodach wojewódzkich.**

**8. Przynajmniej jeden z członków Zespołu zakwalifikuje się do zawodów ogólnopolskich.**

**9. Zespół przeprowadzi próbę pobicia rekordu szybkości modeli silnikowych na uwięzi w kategorii do 2,5 cm³.**

**10. Zostaną przeprowadzone próby pobicia rekordu długotrwałości lotu w kategorii modeli wyczynowych z napędem silnikowym.**

**11. Zespół wykona 6 fotogazetek ściennych.**

**Klub korespondentów Lubelskiego ALL**

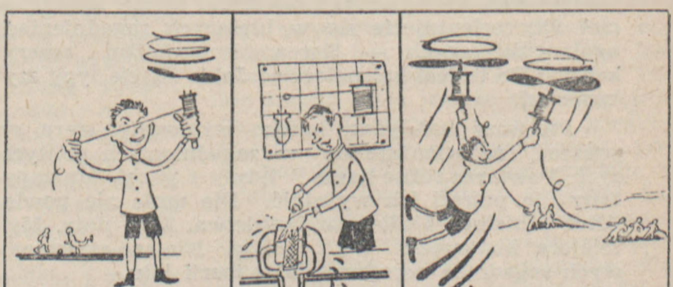
## PRACA KOŁA LL PRZY WYDAWNICTWIE „PRASA WOJSKOWA”

Koło Ligi Lotniczej Nr 21 przy Prasie Wojskowej przejawia ożywioną działalność. Od chwili jego zawiązania to jest od września 1950 r. odbyły się 4-ry zebrania organizacyjne, jedno zebranie okolicznościowe (z okazji miesiąca Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej), wieczór dyskusyjny na temat „Dlaczego należę do LL“, referaty: „Krótki zarys wiadomości o Lidze Lotniczej“, „Rozwój lotnictwa w Polsce Ludowej“, „Dorobek na polu lotniczym, gospodarczym i społecznym ZSRR“, ponadto wydano 5 gazetek ściennych oraz zorganizowano zebranie informacyjne na temat „Jak zostać pilotem Polski Ludowej“.

Członkowie Koła Ligi Lotniczej poprzez indywidualną agitację werbują nowych członków. Dzięki tej akcji na ręce przewodniczącego koła wpłynęło 10 nowych deklaracji. Praca Koła LL Nr 21 jest dowodem, że członkowie rozumieją, jakie zadanie do spełnienia ma nasza organizacja i w pełni realizują jej plany.

## ROZWÓJ KOŁA LL Nr 100

Członkowie Koła LL Nr 100 przy Zakładach Budowy Maszyn i Aparatury w Krakowie w odpowiedzi barbarzyńskim lotnikom amerykańskim bombardującym bezbronną ludność Korei, zobowiązują się: urządzić na terenie Zakładu własny kącik świetlicowy, zaopatrzony w książki i czasopisma lotnicze, urządzić z własnych funduszów kącik modelarski, zakupić warsztat, narzędzia i materiał modelarski, założyć lotniczą gazetkę świetlicową, powiększyć stan członków LL o 100%, organizować regularnie co miesiąc zebrania i urządzić 2 akademie, a to z okazji V-go tygodnia LL i święta Lotnictwa, otoczyć opieką i pomocą 2 koła Ligi Lotniczej przy pokrewnych zakładach pracy na terenie miasta Krakowa, podnosić stale poziom wyrobienia społeczno-politycznego.



PRZYGODY WESOŁEGO JACKA

Nadesłał koresp. JMW.



Koledzy! Poczta nasza otrzymuje codziennie kilkadziesiąt listów w różnych sprawach, co do których macie wątpliwości i nie możecie znaleźć odpowiedzi na dręczące Was pytania. Ze swojej strony staramy się odpowiedzieć na wszystkie nadsyłane listy, ale nie zawsze wystarcza nam na to miejsca. Dlatego też Ci z Was, którzy w dzisiejszej poczcie nie znajdą odpowiedzi na swoje listy niech się nie martwią, odpowiemy im następnym razem.

Pocztę dzisiejszą zaczniemy od sprawy kolegi **Henryka Dudka z Chrzanowa**, który zwraca się do nas z prośbą o przesłanie mu planów silniczka samozapłonowego do modeli latających. Kolega Henryk sam pragnie zbudować silniczek. Niestety planów silniczka nie posiadamy ale dokładny schemat budowy silniczka samozapłonowego zamieszczaliśmy w SiM-ie w kilkunastu kolejnych numerach, które możecie kolego zamówić w naszej redakcji. Są to: 50 i 51-52 z roku 1948 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i 13 z roku 1949. Przy pomocy schematów zamieszczonych w wyżej podanych numerach możecie śmiało przystąpić do budowy silniczka. W SiM-ie znajdziecie odpowiednie objaśnienia z podaniem wymiarów. Cena wymienionych numerów wynosi 6 zł 80 gr.

**Kol. kol. K. Gębicki i M. Nawrocki z Krakowa.** W sprawie książek, o które zapytujecie radzimy Wam zwrócić się do księgarni „Dom Książki" w Warszawie, al. I Armii W.P. nr 16.

O plany silniczka odrzutowego bez elektrycznego zapłonu i plany szybowca szkolnego ABC proszą nas **kol. kol. Andrzej Bondarenko i Tadeusz Orliński z Prudnika.** Planów, o które pytacie, niestety nie mamy.

**Kol. kol. Sławek Suchodolski z Wrocławia i Andrzej Ząbek z Brzeznicy.** Koledzy zapytujecie nas: „Gdzie mieści się szkoła kadetów. Chcemy do niej wstąpić, aby zostać lotnikami". Szkoła kadetów nie kształci pilotów. Jeżeli chcecie zostać pilotami to przede wszystkim zwróćcie swoje zainteresowania ku Lidze Lotniczej. Liga Lotnicza jest jedyną w Polsce organizacją, która zajmuje się lotniczym szkoleniem młodzieży. Jesteście już członkami Ligi Lotniczej i teraz chcecie latać. Zgłoście się więc do najbliższego Zarządu Powiatowego (Miejskiego) ZMP, złóżcie podanie o przyjęcie na szkolenie. ZMP skieruje Was do Zarządu Okręgu LL. Kandydaci na szkolenie winni mieć ukończone 16 lat życia i 7 klas szkoły podstawowej.

**Koleżankę Wandę Konopnicką z Kalisza i kolegę Henryka Klimczaka z Bielska** zawiadamiamy, że są jeszcze o dwa lata za młodzi (14 lat), aby mogli rozpocząć szkolenie szybowcowe. Pracujcie dalej w modelarni i nie martwcie się. Za dwa lata nie będzie już żadnych przeszkód i będziecie mogli rozpocząć naukę latania.

**Kol. kol. Adam Cisowski i Aleksander Sudy z Cieplic Śl.** — Sprawę brakujących numerów przekazaliśmy administracji. Celem korzystania z materiałów modelarskich radzimy Wam zapisać się do modelarni szkolnej. Materiały do szkolenia lotniczego będziemy zamieszczali w Simie. Za pozdrowienia dziękujemy.

**Kolega Jerzy Jankowski z Kielc.** — Ma kłopot, narzeka na brak materiałów do budowy modeli latających. Chętnie zakupiłby je w OSMM, ale sam nie jest członkiem LL, ani nie należy do modelarni. Co robić? Kolego, najlepiej będzie, gdy udacie się do najbliższej modelarni, która znajduje się przy Zarządzie Okręgu LL w Kielcach i poprosicie o przyjęcie. Z chwilą, gdy zostaniecie członkiem modelarni będziecie mogli korzystać z narzędzi, planów i materiałów, budując upragnione szybowce.



Kol. **Janek Jacyniuk z Lublina** ma 11 lat i pragnie zostać członkiem modelarni. Radzimy Wam kolego, poprosić kierownika modelarni szkolnej, o której pisaliście, o przyjęcie w poczet jej członków. Lata w tym wypadku nie są przeszkodą. Planów silniczka nie mamy.

Uwaga Koledzy: **Stanisław Witeska z Łowicza, Ryszard Link z Bielska, Jan Wiktor ze Starachowic.** Liceum Mechaniczno - lotnicze o które zapytujecie znajduje się w Warszawie przy ul. Hożej 88. Do liceum przyjmowani są kandydaci mający ukończone 9 klas szkoły podstawowej. O bliższe informacje należy zgłosić się do liceum pod wyżej podanym adresem.

Kol. **Andrzeja Pineskę z Gliwic** interesują rekordy światowe w modelarstwie lotniczym. Kolego, tablicę rekordów światowych i międzynarodowych z roku 1950 znajdziecie w 3 numerze SiM-u z br. na stronie 46.

Kol. kol. **Władysław Wojciechowski, Arkadiusz Piter, Jan Piekarski i Józef Cichocki ze Słupska.** — W interesującej Was sprawie winniście zwrócić się drogą służbową z prośbą o przeniesienie do OSL.

Kol. **Eugeniusz Drynia z Siennick k. Warszawy.** — Wydział lotniczy, o który zapytujecie istnieje przy Wyższej Szkole Inżynieryjnej im. Wawelberga w Warszawie. Do Warszawy możecie śmiało przyjechać, na pewno nie zabłądzicie, a plan miasta można nabyć w każdym kiosku „Ruchu" na dworcu kolejowym. Potrzebne Wam numery SiM-u są w redakcji w cenie: z roku 1950 od 1 do 20 numeru włącznie po 45 gr, a następne po 60 gr za egzemplarz.

Kol. **Edmund Robak z Zielonej Góry** kończy w tym roku szkołę podstawową i chce dostać się na szkolenie lotnicze. Prosicie o radę co macie zrobić, aby zostać przyjętym na kurs podczas gdy nie należycie do Ligi Lotniczej. Sprawa jest prosta. Zapiszcie się do LL. Jeżeli nie ma Koła LL w Waszej szkole, zorganizujcie je sami. Zbierzcie najmniej 20 chętnych kolegów, przeprowadźcie zebranie informacyjne, a następnie zgłoście Koło do Zarządu Okr. LL Zielona Góra, ul. Jedności Robotniczej 29. Poproście o pomoc organizację ZMP i ZHP. Z Zarządu Okręgu otrzymacie potrzebne wskazówki dla Waszej pracy. Pomocą Wam będzie także SiM, w którym znajdziecie materiały szkoleniowe. Podania na kursy szybowcowe przyjmują Miejskie i Powiatowe Zarządy ZMP.

Kol. **Mieczysław Kiełbiewski z Jeziornej.** — Kolego, radzimy Wam zwrócić się do Zarządu Okręgu w Warszawie, ul. Marszałkowska 62, skąd otrzymacie wyczerpujące informacje.

Kol. **Jerzy Gliński z Gdyni.** — Potrzebne Wam skierowanie otrzymacie w WKR (Wojskowa Komenda Rejonowa).

Kol. **Jakub Szydłowski z Łodzi.** — Nadesłał nam wiersz o lotniku. Kolego, sądząc z treści wiersza macie zadatki na to, aby pisać. Dużo brak jeszcze formie. Jeżeli chodzi o temat, to latanie nie jest dla samego tylko latania i wyżywania się. Cel istnienia lotnictwa jest u nas inny. Jest nim służba człowiekowi pracy, współuczestnictwo w socjalistycznym budownictwie narodowej gospodarki, aktywna praca w służbie pokoju. O tym należy pisać. Za pozdrowienia dziękujemy.

O przyjęcie w poczet korespondentów SiM-u prosi nas kol. **Waldemar Uchman z Łodzi.** — Chętnie czynimy zadość jego prośbie i czekamy Kolego na dalsze korespondencje. Prosimy o podanie dokładnego adresu i zawiadamiamy, że nadesłany materiał wykorzystaliśmy.

Do grona naszych korespondentów przyjmujemy także kol. **Józefa Różyckiego ze wsi Chybie, pow. Cieszyn.**

Projekt sztywnych okładek do SiM-u przysłał kol. **Kazimierz Kowalczyk z Łodzi.** — Pomysł Wasz jest dobry, ale nie wytrzymuje próby technicznej. Nie skorzystamy i zostajemy przy takich okładkach, jakie są dotychczas. Sprawę opóźnienia SiM-u przesłaliśmy do administracji.



O adres Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich zapytuje kol. **Andrzej Rakowski z Leszna.** — Adres OSMM: Poznań, Wały Jana III Nr 12. Tam za pośrednictwem Waszej modelarni będziecie mogli zakupić potrzebne materiały modelarskie.

Kol. **Janek Pizło z Kowar** chce zostać lotnikiem wojskowym. Liga Lotnicza pragnąc udostępnić jak najszerszym masom młodzieży wstąpienie w szeregi lotnictwa, prowadzi zapisy na szkolenie przez cały rok. W Lidze Lotniczej można bezpłatnie uzyskać wyszkolenie pilota szybowcowego i silnikowego. Potem droga do OSL stoi przed Wami otworem.

Kol. **Leokadia Olecka z Warszawy.** — Przy Waszej szkole nie ma Koła LL, a chcielibyście wstąpić w szeregi Ligi Lotniczej. Zwróćcie się koleżanko do Zarz. Okręgu LL, Warszawa, ul. Marszałkowska 62, gdzie uzyskacie adresy Kół LL. Do jednego z nich zapiszcie się. Za pozdrowienia serdecznie dziękujemy.

Za miły i serdeczny list kolegów: **Tomka Barana, Mieczysława Bednarskiego, Władysława Siępały i Tadeusza Radonia dziękujemy.** Życzymy powodzenia w lotniczej pracy.




Uwaga kol. **Ludwik Misiak z Poznania.** — Sprawę Waszych zobowiązań przekazaliśmy do wyjaśnienia ZG LL, gdzie stwierdzono, że podane przez Was powody nie wywiązania się z terminów są niewystarczające.

O warunki przyjęcia na szkolenie szybowcowe zapytują nas kol. kol.: **Julian Bielas z Jasieńca, Władysław Leśniak i Zbigniew Daszkiewicz ze Świdnicy, Stanisław Brzozowski z Brzozowa k. Łap, Józef Kostka z Soli, Henryk Stacewicz z Olsztyna, Grzegorz Nowicki oraz „tajemniczy koledzy Zdzisław i Mieczysław" z Kretomina, pow. Koszalin.** — Koledzy, o przebiegu szkolenia najlepiej poinformuje Was „Poczta" z 4 i 5 numeru SiM-u. Dla przypomnienia podajemy, wiek obowiązujący — 16 lat: ukończenie 7 klas szkoły podstawowej. Podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze przyjmują Miejskie i Powiatowe Zarządy ZMP, które następnie kierują kandydatów do odpowiednich placówek Ligi Lotniczej. Do podania należy załączyć: własnoręcznie napisany życiorys, opinia partii, ZMP, ZHP lub innej organizacji, do której kandydat należy, metrykę urodzenia lub jej uwierzytelniony odpis, świadectwo szkolne, zaświadczenie posiadania obywatelstwa polskiego (zaświadczenie wydaje PRN) zaświadczenie o niekaralności oraz zaświadczenie lekarskie o stanie zdrowia.

Kandydaci na szkolenie lotnicze w pilotażu silnikowym winni odpowiadać następującym warunkom: wiek od 17 do 22 lat włącznie, wykształcenie 9 klas szkoły podstawowej, zezwolenie rodziców, jeżeli kandydat liczy mniej niż 18 lat. Bliższych informacji udzielają Oddziały LL i Zarządy Miejskie i Powiatowe ZMP.

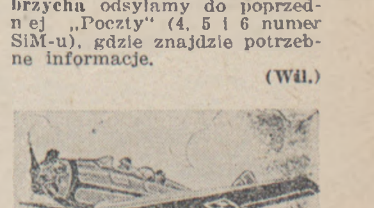
Kol. **Kazimierz Stanisz z Limanowej** — Kolego, zgłoście się w Powiatowym Zarządzie ZMP z prośbą o przyjęcie na szkolenie szybowcowe LL, a w podaniu zaznaczcie, że czas na odbycie szkolenia macie tylko podczas wakacji w lipcu i sierpniu.

Kol. kol. **Zygmunt Portko z Relowca i Alfred Stachura z Wilkowie.** — **Koledzy, wyjaśniamy**, że redakcja nie przyjmuje podań na szkolenie i nie może decydować kogo należy przyjąć.

Kol. **Zenon Maciejewski z Mielna** prosi nas o adres Zarządu Okręgu LL woj. Koszalińskiego. Okręg mieści się w Koszalinie przy ul. Zwycięzców 133.

Kol. **Kostrzewskiego z Wałbrzycha** odsyłamy do poprzedniej „Poczty" (4, 5 i 6 numer SiM-u), gdzie znajdzie potrzebne informacje.

**(Wil.)**



# PRZEZ LOTNICZE OKULARY

## PRZYPOMINAMY!

Redakcja Czasopism Lotniczych — tygodnika „Skrzydła i Motor" oraz miesięcznika „Skrzydlata Polska" została przeniesiona na ulicę Ogrodową 65. Wszystkie listy i korespondencję oraz zamówienia na ubiegłe roczniki prosimy kierować na adres — **Redakcja Czasopism Lotniczych — Warszawa 1, ul. Ogrodowa 65.**

Naszych Czytelników z Warszawy informujemy, że budynek redakcji znajduje się tuż przy Trasie W—Z. Dojazd tramwajami Nr. 1, 8, 19, 11, 16 i 26 oraz autobusem linii 110.




## CZECHOSŁOWACKIE SKRZYDŁA

Znany dwusilnikowy samolot czechosłowacki „Aero-45" wykonał w ubiegłym roku podobnie jak „Sokół" lot okrężny wokoło Afryki. Miejsca lądowań — etapy lotu zostały upamiętnione na stateczniku kierunkowym, co widzimy na powyższym zdjęciu. Ze względu na trudne warunki atmosferyczne i terenowe panujące w Afryce lot lekkiego samolotu sportowego jest dużym wyczynem, który świadczy zarówno o doskonałości sprzętu jak i wysokich kwalifikacjach załogi.

## DOBRY PIESEK



## CZY WIECIE ŻE...

**Największy latawiec, przedmiot kultu religijnego zbudowano w Chinach na 1 000 lat przed naszą erą. Latawiec ten miał średnicę wynoszącą 20 metrów i nosił nazwę Wan-Wan. Start odbywał się przy dźwięku dzwonów i modłach kapłanów.**

**Do utrzymywania linki tego olbrzyma ściągano 150 robotników z pól ryżowych.**

**Należy dodać, że po dziś dzień zachował się w Chinach zwyczaj masowego puszczania latawców w dni świąteczne.**

## NOWE REKORDY MODELARZY ZSRR

**W ostatnim (50) biuletynie informacyjnym wydawanym przez FAI, zarejestrowano nowe rekordy modelarzy radzieckich.**

**KLASA I-B, 1c (bezogonowce lądowe — wysokość) — Borys Parparow 1 788 metrów**

**KLASA II-B, 1c (bezogonowce wodne — wysokość) Eugeniusz Rakow — 1 550 metrów**

**KLASA III-B2 (II)d (na uwięzi — specjalne wiatrakowce) Waldemar Runkow — 67,320 km/godz**

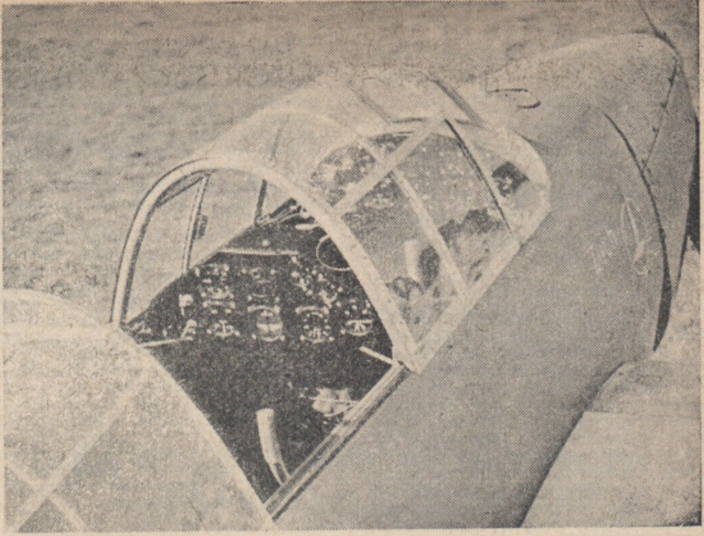
**KLASA IV, Ic (szybowce bezogonowe — wysokość) Moti Kutler — 547 metrów.**

**P. E.**

**NASZA OKŁADKA:**

**Sezon lotniczy zaczyna się. Piloci Ligi Lotniczej przystąpili z zapałem do szkolenia po przerwie zimowej, w czasie której pogłębiali swe wiadomości teoretyczne. Na zdjęciu grupowy lot samolotów CSS-13, pilotowanych przez członków jednego z aeroklubów.**

Foto: WAF



*Z CYKLU:*

## KABINY NASZYCH SAMOLOTÓW

**Na życzenie wielu naszych Czytelników — modelarzy zajmujących się modelarstwem redukcyjnym podajemy powyżej fotografię wnętrza i osłony kabiny samolotu „Zuch-2". Na zdjęciu tym uwidocznione są: usytuowanie przyrządów pokładowych (w drugiej tylnej kabinie) oraz szczegóły wykonania odsuwanej osłony kabiny.**

Foto: WAF

*KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ*

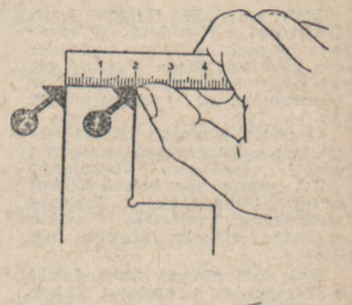
### JAK ZMIERZYĆ GRUBOŚĆ BELECZKI?

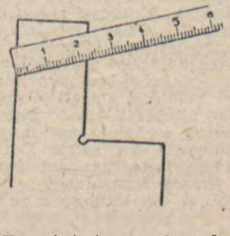
Niby głupstwo. Przykłada się miarkę, odczytuje wymiar w milimetrach i gotowe..

Tak, gotowe, ale pomiar może być **niedokładny.**

W jaki sposób wykonywać pomiar objaśnia rysunek. Miarkę należy ująć całą dłonią, przytrzymując palcem w miejscu odczytu (1). W ten sposób miarka leży prostopadle i odczyt będzie dokładny. Zwracać aby koniec miarki w punkcie (2) pokrywał się z bokiem przedmiotu mierzonego.

Na rysunku dolnym podano nieprawidłowy sposób pomiaru.





Pamiętajmy, że dokładność w pracy obowiązuje już przy budowie najprostszych modeli kartonowych.

**B. B.**

**WYDAJE: LIGA LOTNICZA**

**REDAGUJE ZESPÓŁ**

**Adres redakcji: Warszawa 1, ulica Ogrodowa 65.**
**Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.**

**Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16-a. Numery pojedyńcze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65.** Nr zam. 528 **2-B-28406**